

**СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА
ПУТЕВИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА КРУШЕВЦА ЗА
ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ**

Крушевац 2025. година

1	УВОД.....	4
2	ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ЛОКАЛУ ДО САДА.....	5
3	ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА КОЈЕ СУ ИЗОСТАЛЕ НА ЛОКАЛУ ДО САДА ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ.....	8
3.1	СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ.....	10
3.2	ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	12
3.3	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ И ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	18
3.3.1	Број и структура настрадалих.....	19
3.3.2	Врста возила у саобраћајним незгодама.....	21
3.3.3	Својство учесника у саобраћајним незгодама.....	22
3.3.4	Старосна категорија учесника у саобраћају.....	25
3.3.5	ДЕЦА УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ.....	25
3.3.6	МЛАДИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ.....	27
3.3.7	СТАРИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ.....	28
3.4	УКУПНЕ ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКЕ ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	29
	Само током 2019. године трошак саобраћајних незгода које су се догодиле на територији Града Крушевца процењен је на 57,841,077.00 ЕВРА.....	30
4	КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	30
4.1	СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА.....	31
4.1.1	Стратешки оквир.....	31
4.1.2	Правни оквир.....	31
4.1.3	Финансијски оквир.....	32
4.2	БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ.....	33
4.2.1	Побољшање квалитета и одржавање путева.....	33
4.2.2	Заштита рањивих учесника у саобраћају.....	33
4.2.3	Коришћење савремених технологија.....	33
4.2.3	Планска изградња и реконструкција.....	33
4.3	БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА.....	35
4.4	БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ.....	36
4.5	ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ.....	37
5	КОНЦЕПТ РАЗВОЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ДОПРИНОС РАЗВОЈУ САВРЕМЕНОГ ДРУШТВА.....	38
6	ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	38
6.1	ОПШТИ ЦИЉ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	39
	Општи циљ ће бити испуњен уколико на територији града Крушевца у 2030. години, у саобраћају, не буде смртно страдалих више од 6, а буде највише 21 лице која су задобила тешке телесне повреде, уз највише 126 лица која су задобила лаке телесне повреде.	39
6.2	ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ.....	39
7	НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	41

8	НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	42
9	СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА	45
10	ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ	46
11	ЗАВРШНА ОДРЕДБА И ПРОЦЕС ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ	47
12.	АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА	47
13.	ЗАВРШНИ ДЕО	47

Током последњих неколико година, савремено друштво на глобалном нивоу суочава се са бројним и сложеним изазовима. Пандемија је драматично променила начин живота милиона људи, истовремено стављајући здравствене системе на озбиљан тест издржљивости. Поред тога, више активних ратних сукоба широм света доприноси хуманитарним кризама, расељавању становништва и продубљивању политичких тензија. У исто време, деградација животне средине и нарушавање еколошког баланса, углавном као последица људских активности, прети одрживости природних ресурса и здрављу планете. Брзи технолошки развој, иако доноси бројне предности, такође изазива дубоке друштвене и етичке дилеме које захтевају успостављање баланса између технологије и природе.

Ови изазови, који су испреплетени и комплексни, додатно угрожавају безбедност у људи у савременом друштву. Свакодневно се у медијима и политичким круговима дискутује о проблемима који подразумевају људске жртве, било као последица ратова, епидемија или несрећа. Безбедност постаје централна тема, али често недовољно усмерена на свакодневно присутне ризике по безбедност људи у саобраћају.

Међу свим овим „новим“ изазовима безбедности, саобраћај остаје једна од кључних животних функција која подразумева значајне ризике по живот људи. Саобраћајне незгоде односе велики број живота, остављајући дубоке последице не само на жртве и њихове породице, већ и на читаво друштво. Финансијски трошкови, оптерећење здравственог система, као и утицај на економију, само су неки од аспеката који чине овај проблем изузетно важним за решавање. Безбедност у саобраћају мора бити приоритет, не само као реакција на последице, већ кроз превенцију, образовање и унапређење инфраструктуре.

Савремено друштво налази се пред изазовом да истовремено одговори на бројне кризе и угроженост живота, стављајући у фокус изградњу заштитних система, посебно у области саобраћаја. Данас, страдања у саобраћају не престају. Светска Здравствена организација (WHO) истиче процену да је само током 2021. године евидентирано 1,19 милиона смртних последица у саобраћајним незгодама, што одговара стопи од 15 смртних случајева у саобраћајним незгодама на 100 000 људи. Подаци из 2019. године указују да су страдања у саобраћају најбројнији узрок смрти за децу и младе (од 5 до 29 година старости), а да су по бројности 12. узрок смрти целе људске популације. Чак 23% од укупног броја погинулих учесника у саобраћају су лица старија од 60 година. У фокусу негативних последица саобраћаја су увек страдања људи, али не треба занемарити негативан утицај који саобраћај има на екологију и загађење, као и последице у виду високих економских трошкова који се крећу од 1% до 3% бруто домаћег производа.

Охрабрујући податак је смањење броја смртних страдања од 2010. године за 5%, према истраживању Светске Здравствене организације. Позитивни резултати додато су оснажили глобалну одлучност да се друштво усмери на проблеме безбедности у саобраћају. Августа 2020. године, Генерална скупштина УН усвојила је резолуцију 74/299 „Побољшање глобалне безбедности на путевима“, проглашавајући нову Декаду акције за безбедност на путевима 2021-2030, са амбициозним циљем да се спречи најмање 50% смртних последица и повреда у друмском саобраћају до 2030. године.

Глобални позитиван ефекат огледа се и у чињеници да земље које су усвојиле концепт „улагање у безбедност саобраћаја није трошак, већ инвестиција“ показују значајан напредак у погледу смањења страдања у саобраћају. Промовисањем и ширењем овог концепта новац се улаже али и вишеструко враћа, чувајући друштво од дубоког негативног утицаја који саобраћајне незгоде остављају иза себе.

Настављајући континуитет, Република Србија је крајем 2023. године усвојила другу Националну Стратегију безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2030. године, са пратећим Акционим планом од 2023. до 2025. године. Национална Стратегија указала је на усклађеност са глобалним правцима деловања и успешном праксом у безбедности саобраћаја. Усвајањем Закона

о безбедности саобраћаја на путевима, 2009. године, иницирана је четврта етапа у управљању системом безбедности саобраћаја у Републици Србији, која још увек траје.

Анализом претходног периода, од 2017 до 2020. године може се уочити да је у Републици Србији успостављен стабилан опадајући тренд броја погинулих у саобраћајним незгодама, док је након 2020. године број погинулих у саобраћају у поновном порасту. На територији Републике Србије **2023.** године догодило се укупно **470** саобраћајних незгода са погинулим лицима у којима су погинула **503** лица, док је у **2017.** години погинуло **579** лица. Као базична година другог стратешког периода усвојена је **2019.** година када су се догодиле **494** саобраћајне незгоде у којима су погинула **534** лица.

Развој стратешког приступа безбедности саобраћаја инициран је првом националном стратегијом безбедности саобраћаја која је усвојена 2016. године. Стратегија је донела и промене у концептуалном приступу, државни апарат је усмерен на развој и унапређење система управљања безбедношћу саобраћаја, са јасном орјентацијом на дефинисане краткорочне и дугорочне циљеве. Стручна јавност је добила подршку политичке јавности, док су саобраћајне незгоде препознате као последица системског (не)деловања, а не као случајни догађаји у саобраћају.

У другом стратешком циклусу препознато је да је систем безбедности саобраћаја комплексан и свеобухватан, интегрисан и повезан са многим другим системима од којих директно или индиректно зависи, што захтева значајна прилагођења и усклађивања. Традиционални приступ проблемима безбедности саобраћаја који је до сада коришћен је дао своје ефекте и резултате, али очигледно је неопходно проналажење нових упоришта и сагледавања проблема како би се стабилизовао опадајући тренд броја погинулих у саобраћају. Сложеност система увећава његову инертност и захтева брзу и конкретну реакцију како би ефекти били што пре видљиви у пракси.

Развој система безбедности саобраћаја усмерен је на успостављање концепта „сигурног система“ (Safe System Approach). У средишту овог приступа налази се човек, као основни чинилац система безбедности саобраћаја уз јасно препознавање и поделу одговорности свих чинилаца у систему. Сигурни систем као концепт заснива се на подели одговорности за резултате, међу свим институцијама апарата, од кровних националних институција све до појединца као ученика у саобраћају.

Системски приступ кроз постојећи стратешки оквир безбедности саобраћаја препознаје опште циљеве за ниво Републике Србије, док су смернице за деловање локалних тела за координацију безбедности саобраћаја препознате у оквиру мера. За разлику од претходне стратегије, стратегија из 2023. јасно додељује активности локалним самоуправама и дефинише циљеве које треба постићи у одређеним интервалима.

Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама на територији града Крушевца у периоду од 2014. до 2023. године је 88, а број повређених лица је 3.060.

Град Крушевац је своју усмереност ка системском унапређењу безбедности саобраћаја показао и усвајањем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима на територији града Крушевца за период од 2019. до 2023. године.

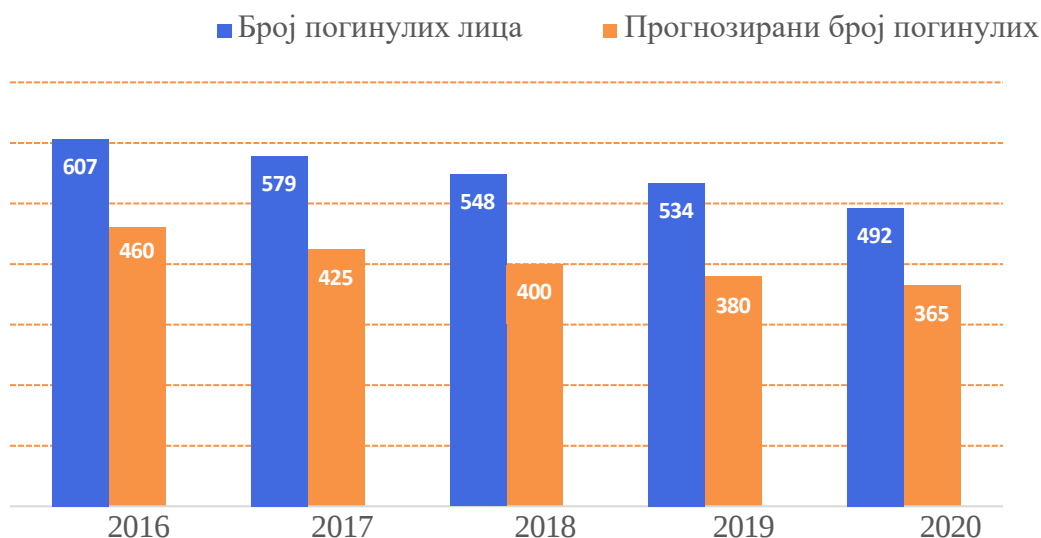
Усвајањем Стратегије безбедности саобраћаја за период од 2025. до 2030. године Град Крушевац наставља да системски развија и унапређује безбедност саобраћаја и усмерено делује на достизање Стратегијом дефинисаних циљева.

2 ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ЛОКАЛУ ДО САДА

Прва национална Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период 2015. до 2020. година дефинисала је високе циљеве:

- да у саобраћају нема погинуле деце од 2020. године;
- да се преполове: годишњи број погинулих, број тешко повређене деце, број тешко повређених лица у 2020. години и
- да се преполове укупни, годишњи друштвено - економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години, у односу на 2011. годину.

Иницијални циљеви националне стратегије успостављени су у односу на базну годину, за коју је одабрана 2011. година, када је на територији Републике Србије погинуло 731 лице, 3.777 лица је тешко повређено, док је 15.539 лица лако повређено у саобраћајним незгодама.



Слика 1 Број погинулих у периоду од 2016. до 2020. године, у односу на циљеве прве Стратегије безбедности саобраћаја, Република Србија

Према плану прве националне стратегије остваривање дефинисаних циљева требало је да спаси 2.125 живота, односно смањи број тешко повређених лица за 9.528, док је процена била да би укупна уштеда била најмање 926,6 милиона евра у периоду од ових пет година. Свеукупно посматрано циљеви прве националне стратегије су само делимично испуњени. Циљеви у погледу смањења страдања у саобраћају нису досегнути, али је системски приступ изградњи институција безбедности саобраћаја дао резултате.

Циљеви прве Националне стратегије квалификовани су и кроз вредности индикатора перформанси система безбедности саобраћаја. Нажалост, као и код директних показатеља безбедности саобраћаја и у овом делу је уочен напредак, али су изостала остваривања циљаних вредности индикатора.

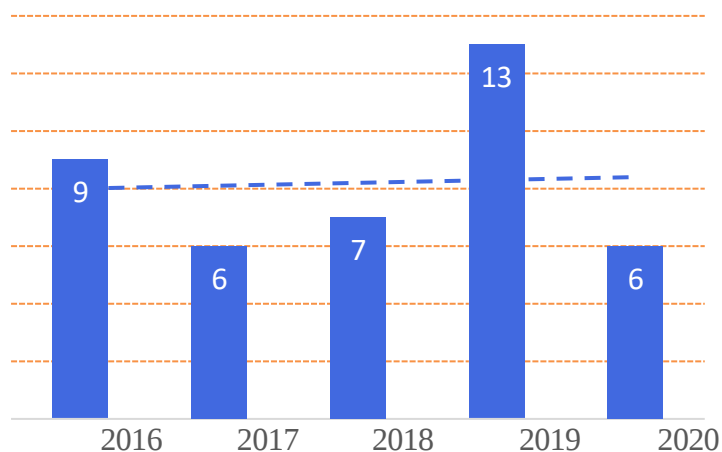
- Проценат употребе сигурносног појаса на задњем седишту, тренутна вредност индикатора је 19,1%, док је стратегијом циљана вредност 85%,
- Проценат возача путничких аутомобила под дејством алкохола, тренутна вредност индикатора је 0,68%, тренутна вредност индикатора је 0,10%,
- Проценат прекорачења брзине, тренутна вредност индикатора је 51,1%, тренутна вредност индикатора је 19,0% и
- Проценат употребе система заштите за децу, тренутна вредност индикатора је само 48,7%, тренутна вредност индикатора је 96,0%.

Период током прве Националне стратегије безбедности саобраћаја обележило је значајно усмеравање енергије, ресурса и капацитета у изградњу институција безбедности саобраћаја, посебно националних. У овом периоду значајно је унапређен рад Тела за координацију послова безбедности саобраћаја Владе Републике Србије, док је Агенција делимично ојачана у

институционалном смислу (преузела је и успешно успоставила низ одговорности дефинисаних Законом) и успостављен је рад 140 општинских Тела за координацију послова безбедности саобраћаја.

Како би се уредио и координирао рад локалних тела за координацију послова безбедности саобраћаја Министар унутрашњих послова је на предлог Агенције за безбедност саобраћаја, 2020. године је донео Правилник о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима. Овим правилником је уређена организација и координација послова које спроводе локална тела, а препозната надлежност Агенције, као централне институције за координацију локалних тела.

При успостављању системског деловања у области саобраћаја, очекиван је спорији ефекат и одзив система на реализоване мере у пракси. Сложеност и свеобухватност система безбедности саобраћаја услови инертност и захтева дугорочни и континуирани приступ како би се досегли дефинисани циљеви. Делимично испуњење циљева прве Националне стратегије безбедности саобраћаја можемо схватити као успостављање и припрему система, који у свом другом кораку треба да покаже пун ефекат и омогући достизање захтевних циљева.



Слика 2 Број погинулих у периоду од 2016. до 2020. године, Град Крушевац

На слици бр. 2. је приказана расподела броја погинулих лица на територији Града Крушевца у периоду трајања прве Националне стратегије безбедности саобраћаја, за период од 2016. до 2020. године у којем је погинуло 41 лице. Може се закључити да у овом периоду број погинулих у саобраћајним незгодама има растући тренд, иницијалне године је погинуло 9 лица, а циљане 2020. године 6 лица. Национална Стратегија је дефинисала смањење смртог страдања за 50% у односу на 2011. годину, када је на територији Града Крушевца погинуло 7 лица. Имајући у виду националне циљеве, јасан је циљ локалне самоуправе, да током 2020. године у саобраћају не сме погинути више од 3 лица. Сви подаци указују да дефинисани циљеви нису остварени и да се уместо стабилног тренда смањења броја погинулих формирао растући тренд, са израженим осцилацијама.

Овакви резултати упућују да је изостао кључан ефекат реализованих мера и активности на терену, који би деловали корективно, а не само превентивно. Ипак, уколико се подаци сагледају детаљније, може се приметити да је велики број незгода са најтежим последицама евидентиран на државним путевима ван насеља, где локална самоуправа нема надлежности. У овом периоду, деловања на основу прве националне стратегије, локалне активности су биле усмерене на подизање система безбедности саобраћаја, уз укључивање што већег броја локалних институција и усмеравање тих институција у координисан рад са заједничким циљевима.

Град Крушевац је потпуно прихватио стратешки концепт развоја система безбедности саобраћаја, у периоду иза нас покренут је низ значајних активности усмерених на достизање

националних циљева безбедности саобраћаја, и то пре свега:

- Формирано Градско тело за координацију послова безбедности саобраћаја – Савет за безбедност саобраћаја,
- Усвојена је прва Стратегије безбедности саобраћаја на путевима на подручју Града Крушевца за период од 2019. до 2023. године,
- Унапређена сарадња локалних институција безбедности саобраћаја, координација и кооперација,
- Успостављена је реализација независних оцена утицаја пута на настанак незгода са погинулим лицима,
- Успостављена је локална база података о обележјима безбедности саобраћаја,
- Реализован је низ пројеката за унапређење безбедности деце у саобраћају,
- Реализован је низ пројеката за унапређење безбедности пешака у саобраћају,
- Унапређена и интензивирана сарадња са Агенцијом за безбедност саобраћаја,
- Унапређена је координација превентивног деловања између локалних и националних институција кроз реализацију синхронизованих кампања које прати појачана и циљана контрола саобраћајне полиције на локалу и сл.

Изградња институционалних капацитета и јачање система превентивног деловања, као и унапређење деловања принуде кроз ефикаснији рад саобраћајне полиције су били централна тема деловања у овом периоду. Усмереност на унапређење пута и путне инфраструктуре реализовано је кроз примену нових алата, али управљач локалних путева и улица није добио на снази и кадровском капацитету како би се самостално и доследно укључио у реализацију свих законских обавеза.

Иницијални Национални стратешки циклус безбедности саобраћаја отпочео је 2015. године, а настављен је усвајањем друге Националне стратегије за безбедност саобраћаја за период од 2023. до 2030. године. Овим документом су јасно прихваћене одговорности за недостижање циљева прве стратегије, препозната кључна места за унапређење и дате смернице свим институцијама безбедности саобраћаја за наредни период. Национални акциони план безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2025. године дефинисао је низ конкретних мера и њихове носиоце, као и партнере, имајући у виду јасну расподелу улога међу националним институцијама и локалним самоуправама.

3 ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА КОЈЕ СУ ИЗОСТАЛЕ НА ЛОКАЛУ ДО САДА ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ

Рад националног система безбедности саобраћаја примарно се ослања на смернице дефинисане Националном Стратегијом безбедности саобраћаја, при чему се јасно препознаје очекивани допринос рада локалних институција безбедности саобраћаја.

Првом Националном стратегијом јединице локалне самоуправе су биле препознате као кључни чиниоци безбедности саобраћаја на локалу, уз концепт енергичних локалних мера и активности које својим сабраним деловањем треба да осигурају досезање дефинисаних циљева. Улога националних институција је препозната у домену координације и надзора послова безбедности саобраћаја.

Рад локалних тела за безбедност саобраћаја доминантно је финансиран из средстава по основу Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

Активности локалних самоуправа које су изостале у претходном периоду:

- Ефикасна и значајна употреба наменских финансијских средстава од наплаћених саобраћајних прекршаја. На годишњем нивоу просечно је употребљено само око 30% од укупне расположиве суме,
- Планирање системских континуалних мера и активности. Често су мере и активности реализоване као импулсивне у кратком интервалу, без повезаности са другим чиниоцима система и без континуитета у деловању кроз различите приступе у оквиру истих тема,
- Праћење ефекта реализованих мера и активности. Спровођење мера на локалу завршавало се имплементацијом мера, без сагледавања ефеката и доприноса тих мера,
- Извештавање о стању безбедности саобраћаја у оквиру локалних институција безбедности саобраћаја и према надлежним националним институцијама. Савети за безбедност саобраћаја су неретко пропустили формирање извештаја о раду и стању безбедности саобраћаја које је требало доставити надлежним локалним и републичким институцијама,
- Унапређење и јачање сарадње са управљачем државних путева. Реализација пројеката који обухватају и део путне мреже државних путева у насељу и даље је трема и компликована, не постоји начелна сагласност као ни смернице за унапређење сарадње управљача локалних и управљача државних путева,
- Развој стратешког концепта у систему безбедности саобраћаја. Усвајање прве националне стратегије предвидело је дефинисање локалних стратегија, међутим велики део локалних самоуправа није се усмерио ка испуњењу ове обавезе, већ је управљање сведено на импулсивно и хаотично,
- Јачање кадровских капацитета локалних самоуправа. Овај сегмент долази као последица опште друштвене проблематике у којем је све присутнији проблем недостатка квалификованих кадрова. Локалне институције имају потешкоћа, посебно оне мање, да задрже младе и образовне кадрове и дају им мотив да остану у малој средини и раде у струци за коју су школовани.
- Интензивна подршка локалних политичких чинилаца. Ова подршка се заснива на разумевању проблематике од стране челних људи, што се показало као проблематично, посебно у процесу промене водећих локалних политичких личности, јер је потребно време за упућивање у проблематику и изградњу подршке теми безбедности саобраћаја.

Изостанак појединих активности на локалу иницирале су иницијативу о измени модела финансирања безбедности саобраћаја на локалном нивоу, што је резултирало изменом Закона о безбедности саобраћаја током 2023. године, а потом и изменама Правилника о раду локалних тела за координацију послова безбедности саобраћаја. Овим изменама комплетно је промењен модел финансирања, формиран је пројектни приступ у којем јединице локалне конкуришу за средства, а Агенција и МУП разматрају пријаву и доносе одлуке о допуни, односно прихвата конкурсне пријаве, након чега се склапа уговор на основу којег локалне самоуправе располажу средствима за реализацију пријављених пројеката.

Како би се сагледао свеобухватни ефекат мера безбедности саобраћаја на локалу, неопходно је сагледати постојеће стање и препознати трендове који се успостављају или иницирају. Концепт Националне стратегије усмерио је промену приступа са тзв. традиционалног приступа који обухвата праћење стања само на основу директних показатеља, саобраћајних незгода и њихових последица, на савремени приступ којим се врши праћење стања кроз вредности индиректних показатеља као што су индикатори безбедности саобраћаја, ставови учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају и сл.

Како би се доследно описало постојеће стање безбедности саобраћаја, врши се анализа кроз четири сегмента и то:

- ставови учесника у саобраћају;
- индикатори безбедности саобраћаја;

- саобраћајне незгоде и последице и
- укупни друштвено- економски трошкови саобраћајних незгода

3.1 СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Савремени концепт праћења стања безбедности саобраћаја тежиште премешта на примену алата коју су проактивни, односно не ослањају се на податке о саобраћајним незгодама. Овакав приступ у пракси је препознат и као хумани приступ, јер не прихвата концепт да морамо чекати да се догоди саобраћајна незгода или да неко страда у саобраћају да би се успоставила процена стања безбедности саобраћаја.

Праћење ставова учесника у саобраћају обухвата комплексан модел сагледавања и оцене ставова применом анонимних анкета, при чему методолошки треба да се уваже све територијалне и социјалне специфичности подручја. Истраживање ставова пружа податке о односу према ризицима у саобраћају, као и о односу према правилном прописном понашању у саобраћају. Ово истраживање, анкетирањем представља најпоузданији извор процене у којој мери су учесници у саобраћају изградили позитивне ставове и поседују знања и вештине неопходне за безбедно учешће у саобраћају. Добијени резултати пружају основ за добро планирање мера и превентивних активности ка различитим категоријама учесника у саобраћају (кампање, обуке, трибине и друге превентивне активности) како би се максимално допринело формирању позитивних ставова и унапређењу знања становништва о ризицима у саобраћају.

Модел усаглашеног праћења ставова о ризицима у саобраћају инициран је средином деведесетих година прошлог века, као пројекат SARTRE. Овим пројектом формиран је јединствени упитник о процени ризика у саобраћају намењен свим учесницима у саобраћају у европским земљама. Пројекат је иницирало 16 института из 16 европских земаља са циљем да се на истоветан начин сагледају ставови учесника у саобраћају у што више земаља и међусобно пореде. Овај пројекат је реализован 4 пута (од 1991. до 2012. године), кроз унапређене упитнике, чиме је постављена основа за праћење и поређење ставова учесника у саобраћају на међународном нивоу.

Репрезентативно истраживање ставова учесника у саобраћају на територији Републике Србије први пут је реализовано 2014. године и други пут 2017. године, где су као територијалне јединице посматране полицијске управе, њих 29, а Агенција за безбедност саобраћаја је била носилац. Последње истраживање реализовано је у оквиру пројекта ЕСРА 2018. за који је коришћена унапређена методологија, која се може сматрати наследницом САРТРЕ методологије.

Истраживање је спроведено путем анонимног анкетирања, са фокусом на три циљне групе: возаче путничких аутомобила, мотоциклисте и немоторизоване учеснике у саобраћају (пешаци, бициклисти и корисници јавног градског превоза).

Резултати истраживања на нивоу Републике Србије у погледу прихватања појединих ризичних понашања указују да је:

- вожња након употребе алкохола неприхватљиво понашање за 63,3% испитаника,
- писање порука или мејлова током вожње неприхватљиво понашање за 61,7% испитаника,
- некоришћење сигурносних појасева од стране возача током вожње неприхватљиво понашање за 52% испитаника,
- некоришћење сигурносних појасева од стране путника неприхватљиво понашање за око 28% испитаника.

Подаци о оцени ризичног понашања које се односи на пешаке и то коришћење мобилног телефона или слушање музике током прелаза пешачког прелаза и прелазак пешака на местима где није дозвољено је неприхватљиво за само нешто више од 24% испитаника.

Сви подаци истраживања у оквиру ЕСРА пројекта јавно су доступни изражени су по полицијским управама.

Подаци ЕСРА истраживања уврштени су у извештај за Републику Србију, у оквиру генералног извештаја за Земље Западног Балкана, који је донет у оквиру пројекта Европске комисије. У оквиру тог извештаја приказани су резултати 444 испитаника из Србије.

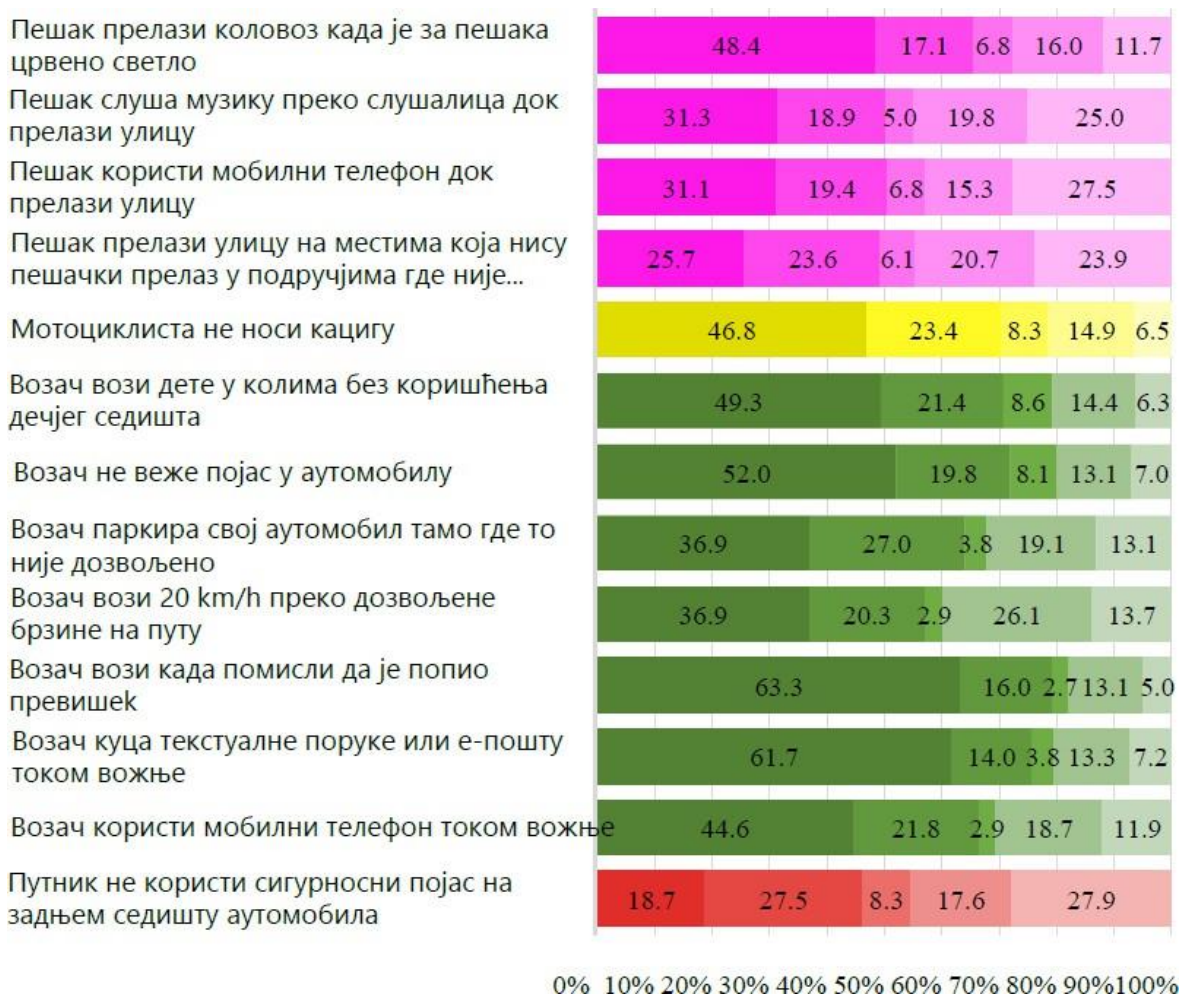


Слика 3 Одговор на питање: „Колико се слажу са следећим тврдњама?“, у процентуалној расподели броја одговора

Испитаници су питани да наведу колико се слажу са следећим тврдњама. Прва тврдња односила се на питање да ли су путеви у Републици Србији постали безбеднији за њихове кориснике током претходног периода од 10 година, где се већина испитаника сложила њих 44,6% да нису много, док само 3,4% испитаника сматра да су путеви постали веома безбеднији. На питање о брзи владе за питања безбедности саобраћаја, више од половине испитаника 54,7% је изнело тврдњу да влада није много забринута за питања безбедности саобраћаја, а 22,7% да није уопште заинтересована за унапређење безбедности саобраћаја.

На питање постављено испитаницима за мишљење о ризику незгоде на путевима, тј. шта мисле колико су путеви у Републици Србији безбедни за путовање, већина анкетираних, чак 65,1% сматра да путеви нису много безбедни, док 17,1% сматра да нису ни мало безбедни, док 17,8% сматра да су веома безбедни.

Код изношења ставова о прихватљивости небезбедног понашања, испитаници су могли да изаберу одговор на петостепеној скали (од 1-неприхватљиво, до 5-прихватљиво) колико би било прихватљиво одређено понашање за већину других људи, као и лична прихватљивост.



Слика 4 Процентуална расподела одговора на питање да процене прихватљивост наведеног понашања

На слици са презентованим одговорима тамнији контраст боја одражава мању прихватљивост, а светлији контраст боја већу прихватљивост одређеног ризичног понашања.

Резултати указују да је вожња након употребе алкохола најмање прихватљиво ризично понашање у саобраћају за друге људе, чак 63,3% испитаника се тако изјаснило. Писање порука или мејлова током вожње је неприхватљиво за 61,7% испитаника, док је треће најмање прихватљиво понашање је некоришћење сигурносних појасева од стране возача током вожње за шта се изјаснило само 52% испитаника. Истовремено, некоришћење сигурносних појасева од стране путника је најприхватљивије ризично понашање за око 28% испитаника. Понашања која се односе на пешаке, коришћење мобилног телефона или слушање музике током прелаза пешачког прелаза или прелазак пешака на местима где није дозвољено је неприхватљиво тек за нешто више од 24% испитаника.

Овакви подаци указују да учесници у саобраћају на територији Републике Србије немају довољно изграђену свест о ризицима и опасностима у саобраћају, као и да своје понашање оцењују знатно флексибилније и толерантније, него понашање учесника у саобраћају око себе.

3.2 ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Концепт праћења индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији инициран је 2012. године пројектима Агенције за безбедност саобраћаја. Препозната је важност праћења индикатора и трасиран развој оваквог проактивног приступа сагледавању мере стања безбедности саобраћаја.

Последњих 10 година, Агенција редовно унапређује методологију и спроводи истраживања

индикатора, стварајући амбијент у којем концепт мерења безбедности саобраћаја има јасну димензију и кроз показатеље који не користе податке о саобраћајним незгодама. Вредности индикатора перформанси постали су признати модели за препознавање обавеза и одговорности појединих организација и институција које раде у области безбедности саобраћаја. Стручна јавност је усмерила индикаторе тако да указују на појединости које доприносе небезбедности у саобраћају, које могу допринети настанку саобраћајних незгода и то на начин врло близак терминологији и разумевању просечног учесника у саобраћају.

За јединицу локалне самоуправе концепт праћења и анализе индикатора омогућава и анализу успешности и унапређења целокупног система безбедности. Индикаторима се описују перформансе система безбедности саобраћаја уз јаку корелацију са коначним последицама, односно са бројем и последицама саобраћајних незгода.

Агенција за безбедност саобраћаја је спровела истраживање индикатора перформанси система безбедности саобраћаја у току 2023. године, за разлику од претходних година истраживање је спроведено према градовима, односно општинама. На овај начин формиран су подаци о вредностима индикатора који указују на кључне проблеме у безбедности саобраћаја управо на територијалним јединицама у оквиру којих је успостављен систем безбедности саобраћаја, са саветом као централном институцијом.

Вредности индикатора перформанси безбедности саобраћаја имају кључну улогу у стратешком управљању безбедношћу саобраћаја, а посебно након усвајања Националне Стратегије безбедности саобраћаја, у којој су дефинисане циљне вредности за 2025, 2027. и 2030. годину. На Републичком нивоу остваривање ових циљних вредности је пут ка остваривању циљева Стратегије безбедности саобраћаја. Схватање и разумевање индикатора перформанси и њихове повезаности са стањем система безбедности саобраћаја подстиче усмеравање мера и активности на рад у областима које захтевају сталну присутност и пажњу.

Концепт приказивања вредности индикатора су усклађене са „позитивистичким“ приступом, представљају се подаци о учесницима који се понашају безбедно. Изузетак су вредности индикатора „вожња под утицајем алкохола“ који се исказују кроз проценат оних возача који су под утицајем алкохола (ниво алкохола већи од Законом дефинисаног).

Сагледане су вредности индикатора за саобраћајнице у насељу, ван насеља и на аутопуту (уколико се на територији конкретне општине налази аутопут) и укупно (обједињена вредност). За сваки анализирани индикатор извршена је агрегација резултата мерења, тако да су утврђене обједињене вредности индикатора безбедности саобраћаја за полицијске управе, локалне самоуправе и Републику Србију.

Одабрани, најважнијих резултати истраживања, које је спровела Агенција за безбедност саобраћаја за ниво Републике Србије су:

- 86,9% возача путничких аутомобилима је користило сигурносни појас,
- 70,2% млађе деце се превозе у дечјим ауто-седиштима,
- 96,3% возача путничких аутомобила није користило мобилни телефон за време вожње у току мерења,
- 54,9% возача путничких аутомобила је поштовало ограничење брзине у насељу, при чему је просечна брзина 50,5 км/х,
- 83,6% пешака је поштовало зелено светло на семафору,
- 76,6% деце основношколског узраста је прописно прелазило коловоз на обележеном пешачком прелазу и
- 0,55% возача у саобраћајном току је управљало возилом под дејством алкохола.

Вредности индикатора за одабране индикаторе перформанси безбедности саобраћаја приказани су у табели, у складу са доступним вредностима извршено је поређење између вредности ових индикатора за локални ниво и ниво Републике. Црвеном бојом су приказане вредности индикатора које су лошије у Граду Крушевцу у односу на вредности на Републичком нивоу, за

2023. годину, за индикаторе за које су вредности биле доступне. Вредности индикатора „% употребе кациге код моторизованих двоточкаша“, приказане су за 2022. годину.

Индикатор	Насеље	Ван насеља	Аутопут	Укупно
% употребе појаса од стране возача путничких возила	95.0	93.8	-	94.4
% употребе кациге код мотоциклиста	93.1	97.7	-	95.9
% превоза деце у децјим ауто-седиш- тима	80.8	84	-	82.4
% возача путничких аутомобила НИЈЕ користио мобилни телефон за време вожње	98.5	99.7	-	99.1
% возача путничких аутомобила који је поштовао ограничење брзине у насељу	47.6	34.3	-	-
% пешака који је поштовао зелено светло на семафору	88.4	-	-	-
% деце основношколског узраста који је прописно прелазило коловоз на обележеном пешачком прелазу	84.0	-	-	-

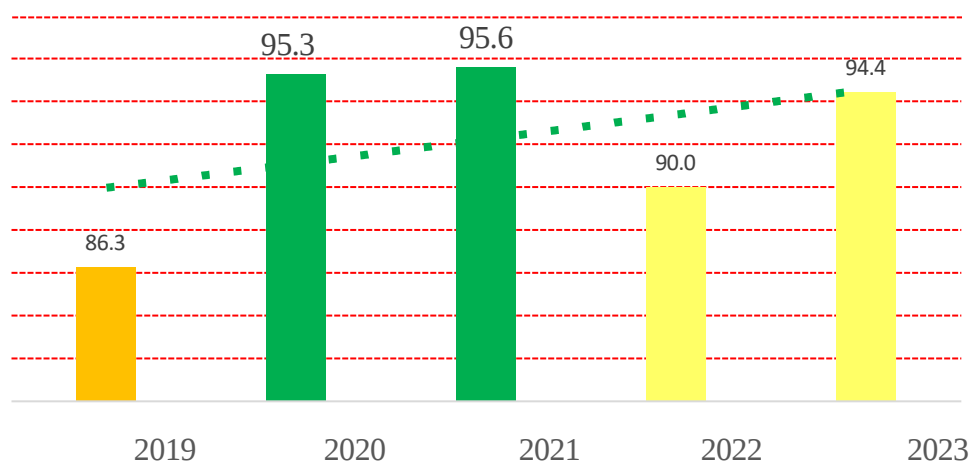
Индикатор „% употребе појаса од стране возача путничких возила“ указује на веома ниску вредност. Овај индикатор се односи на сагледавање активности возача у погледу употребе сигурносног појаса, док је до 2022. године овај индикатор посматран као проценат неупотребе појаса. Концепт је промењен на позитивистички приступ, као проценат праћења позитивног понашања, односно употребе појаса. Вредности овог индикатора у савременом концепту безбедности саобраћаја се тумаче са стратешке тачке, као свест о ризицима и односу према безбедности саобраћаја.

Сигурносни појас је стандардизован уређај у свим возилима који постоји само у сврху унапређења безбедности људи у возилу и као такав је у примени преко 50 година (у данашњој форми од 1959. године). Општа препознатљивост употребе сигурносног појаса као основног система безбедности је велика, доступна свима учесницима у саобраћају. Међутим, истраживања указују да учесници у саобраћају који су спремни да се излажу већим ризицима и да својим понашањем угрожавају своје животе, као и животе других учесника доминантно карактерише да избегавају употребу сигурносног појаса. Они који својим ставом и односом према ризицима негирају важност сигурносног појаса, доминантно доприносе повећању ризика од страдања у саобраћају.

Управо деловањем на учеснике који не користе појас индиректно се делује на цео систем, јер се у овој групи налазе најризичнији учесници. Досадашње мере и активности у овој области заснивају се на интензивним репресивним мерама, али изостаје едукација и кампања у координацији са радом саобраћајне полиције.

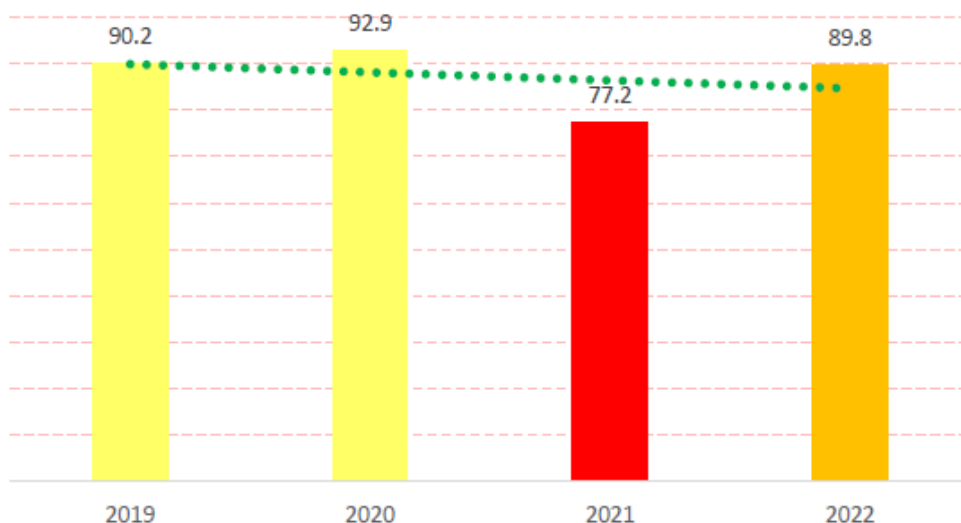
Посматрано у последњих 5 година овај индикатор има тренд пораста за Град Крушевац, али са јасно израженим осцилацијама, што упућује да постоје мере које делују, али да је њихов континуитет упитан. У претходном периоду успешно је појачан број контрола и активности усмерених на превенцију вожње без употребе сигурносног појаса. На вредности индикатора се одражава ефекат ових мера, али и јасно указује да је потребно одржати континуитет и проширити спектар мера, са посебним нагласком на едукацију и унапређење свести учесника у саобраћају, како искусних возача тако и младих возача. Рад у овој области треба да буде посебно појачан јер Град Крушевац није доследно пратио вредности и активности на овом пољу које се реализују на нивоу Републике. У прилог ове чињенице је и то што су вредности овог индикатора биле

највише током 2020. и 2021. године, док је у 2022. ова вредност била мања за 5% у односу на укупан број.



Слика 5. Вредности % употребе појаса од стране возача путничких возила на територији града Кру- шевца, од 2019. до 2023. Године

Вредност индикатора „% употребе кациге код моторизованих двоточкаша“ приказана је за 2022. годину, јер подаци за 2023. годину нису доступни. Овај индикатор одликује виша вредност на почетку посматраног периода, као и значајан пад вредности током 2021. године, пад приближно за 15%. Овакви резултати су настали као последица примиривања активности и посредно деловање, након јако добрих резултата током 2019. и 2020. године. Може се закључити да су на локалном нивоу препознате ефикасне мере за унапређење примене заштитне кациге код моторизованих двоточкаша, али да је неопходно одржати континуитет у њиховом спровођењу.



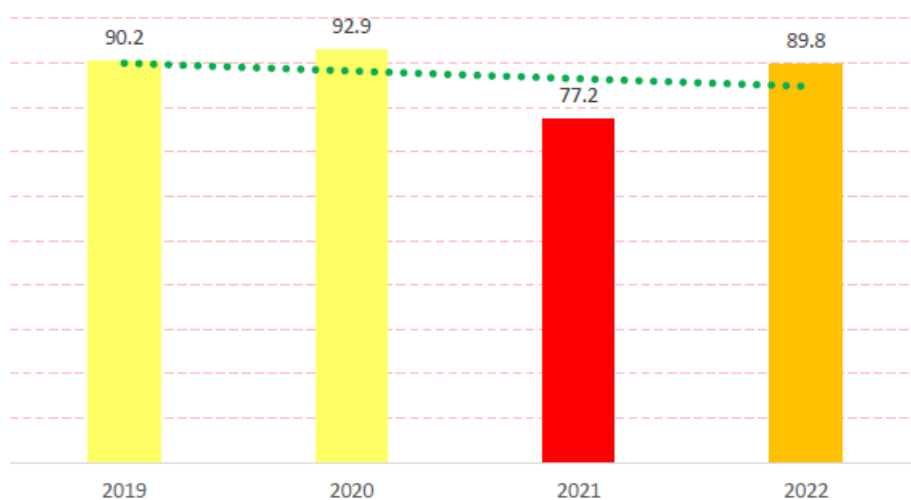
Слика 6 Вредности % употребе кациге возача моторизованих двоточкаша на територији Града Крушевца, од 2019. до 2022. године

Вредност индикатора „% превоза деце у децјим ауто-седиштима“ односи се на децу до 14 година старости. Овај индикатор упућује на однос и схватање безбедности деце у саобраћају од стране њиховог непосредног окружења, родитеља и шире породице. Вредност овог индикатора у

насељу је испод републичког нивоа, што јасно упућује да је неопходно енергичније деловање у области принуде, али и едукације о значају и правилној употреби ауто седишта за децу. Град Крушевац је континуално организовао низ едукација и акција поделе дечијих седишта, пратећи у томе иницијативу и модел који је промовисала Агенција за безбедност саобраћаја. Ове активности су се посебно позитивно оствариле кроз вредност овог индикатора са током 2022. и 2023. године када је вредност индикатора практично дуплирана у односу на 2021. годину. Иако су бројне и интензивне мере и активности у овој области, резултати су далеко од задовољавајућих, јер је % употребе ових система током 2023. године максималан у овом периоду и износи 82.4%, што практично значи да се од 5 деце једно вози без употребе сигурносног седишта.

Поред интензивних активности кроз праћење кампања Агенције, у наредном периоду потребно је проширити спектар деловања и мере изместити и у област образовања и подизања свести родитеља који превозе децу у колима. Овакав приступ потребно је искористити и као прилику да се унапреди и свест родитеља о ризицима у саобраћају, којих очигледно нису потпуно свесни ризика који носи превоз деце ван сигурносних седишта.

Може се запазити да су већина мера и активности биле кроз појединачне кампање које су испраћене акцијама саобраћајне полиције, али су ово активности које се спроводе периодично, док је период између њих остао „слободан“, што је и умањило пун ефекат оваквог едукативног и промотивног приступа. Како би се досегао дефинисани циљ, у наредном периоду потребно је тежиште поставити на континуално деловање и искоришћење свих кадрова који се налазе у образовном систему основних школа, у којем деца ове категорије проводе добар део дана.



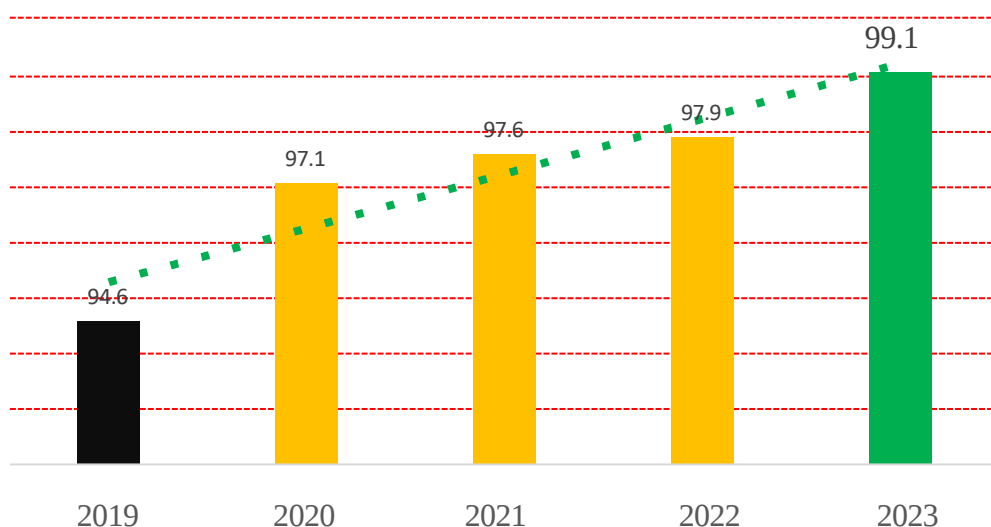
Слика 7 Вредности % употребе заштитних система за децу у Град Крушевац, од 2019. до 2023. године

Вредности индикатора „% возача путничких аутомобила НИЈЕ користио мобилни телефон за време вожње“ за Град Крушевац су изнад вредности овог индикатора на републичком нивоу. Анализа вредности овог индикатора указује да из године у годину вредности овог индикатора расту, као и да је формиран јасан тренд смањења употребе мобилног телефона током вожње. Вредности овог индикатора су порасле са 94.6% током 2019. године на 99.1% током 2023. године, чиме је досегнут јако висок ниво овог индикатора.

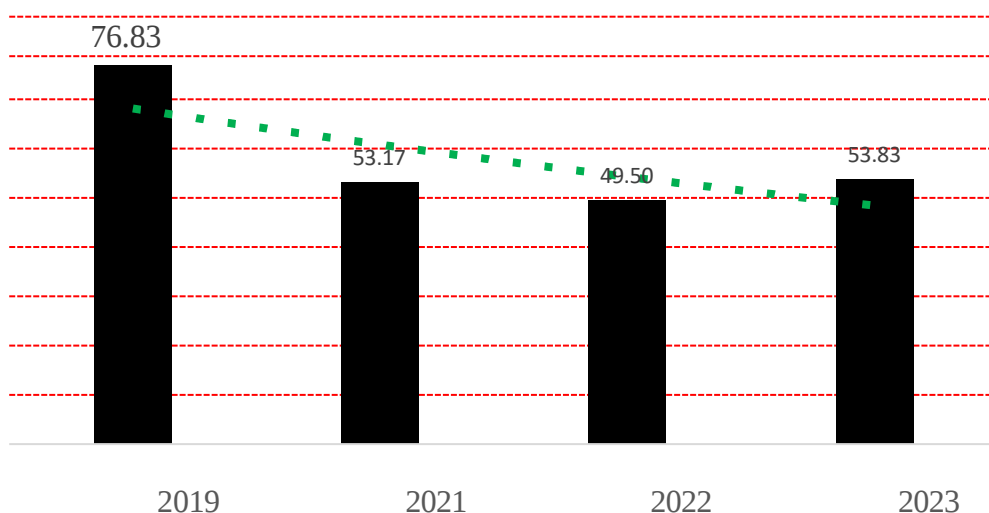
На територији Града Крушевца реализован је низ активности на промоцији негативног утицаја коришћења мобилног телефона, са акцентом на кампање. Ове активности су пратиле иницијативу Агенције за безбедност саобраћаја у спровођењу кампања и едукација.

Вредности индикатора указују да су се у периодима који нису били покривени националном иницијативом спроводиле интензивиране активности на локалном нивоу везано за употребу мобилних телефона током вожње. Локалне кампање и едукације су спровођене као подршка националним, што је давало ефекта, а наставак едукације кроз локалне активности и појачану контролу саобраћајне полиције обезбедили су континуитет. У наредном периоду пред Градом је велики изазов, да се одржи овако висок ниво вредности овог индикатора. Овај изазов је могуће савладати кроз интензивнију и још енергичнију координацију и синхронизацију рада локалних институција изгради капацитет за стално присуство теме негативног утицаја мобилних телефона на вожњу.

Посебан допринос може се остварити кроз формирање дугорочних планова појачане принуде за ове прекршаје од стране саобраћајне полиције, а које ће бити додатно испраћене едукативним кампањама.



Слика 8 Вредности % возача путничких аутомобила који НИСУ користили мобилни телефон за време вожње



Слика 9 Вредности % возача путничких аутомобила који је поштовао ограничење брзине у насељу

Вредности индикатора „% возача путничких аутомобила који је поштовао ограничење брзине у насељу“ указују да је овај индикатор имао позитивније вредности на почетку посматраног

периода. Упркос реализованим мерама и активностима формиран је опадајући тренд овог индикатора. Посебно забрињавајуће је што је овај индикатор у опадајућем тренду, што значи да реализоване активности нису довољне ни за његову стагнацију. На територији Града Крушевца потребно је успоставити систем управљања брзинама у насељу, посебно елементима додатне саобраћајне опреме и сигнализације, али и кроз примену савремених система видео надзора и детекције прекршаја.

У наредном периоду на саобраћајницама на територији Града Крушевца потребно је успоставити систем повезаних локација за аутоматску евиденцију прекорачења брзине. Ови системи треба да буду распоређени на свим примарним правцима уласка у градску зону Крушевца. Циљ добро позиционираних система за детекцију прекорачења брзине је да се умири саобраћај на улазу у насеља и такав концепт понашања наметне возачима. Како би се остварио пун ефекат ових система, неопходно је извршити анализу на којим локацијама у насељима су најчешћа прекорачења брзине и унапредити систем информисања и едукације учесника у саобраћају о доприносу који брзина има на настанак и тежину последица саобраћајне незгоде.

Анализом свих доступних података о вредностима индикатора безбедности саобраћаја за Град Крушевац и поредећи их са резултатима за Републику Србију, као и са циљевима нове Националне стратегије безбедности саобраћаја као негативне вредности истичу се :

Употреба сигурносног појаса на задњем седишту. Иако је вредности индикатора на територији Града Крушевца изнад републичког просека, вредност овог индикатора је веома ниска и износи само 25.7%. Што упућује да се тек сваки четврти путник на задњем седишту опредељује да користи сигурносни појас.

Понашање пешака. Посебно се истиче да су вредности свих посматраних индикатора којима се описује понашање пешака налазе у категорији средњих, ниских и веома ниских вредности.

Анализом индикатора перформанси система безбедности саобраћаја за територију Града Крушевца може се закључити да мере и активности које се спроводе на локалном нивоу прате националне мере, али да се активност и даље иницира примарно на основу националних активности, те да изостају локалне мере којима се обезбеђује континуитет у раду и стално присуство тема безбедности саобраћаја. Реализоване мере дају резултате, али не доприносе формирању стабилних опадајућих трендова, код већине индикатора, док је код појединих успостављен и значајан негативна тренд. Ови подаци упућују да позитивну праксу треба проширити кроз спектар деловања који ће обезбедити континуитет присуства свих тема, а нарочито тема везаних за понашање пешака, однос према ограничењу брзине у насељу и употребе сигурносног појаса на задњим седиштима. Овакве смернице у практичној примени захтевају значајно унапређење координације послова не само између локалних, већ и са националним институцијама безбедности саобраћаја.

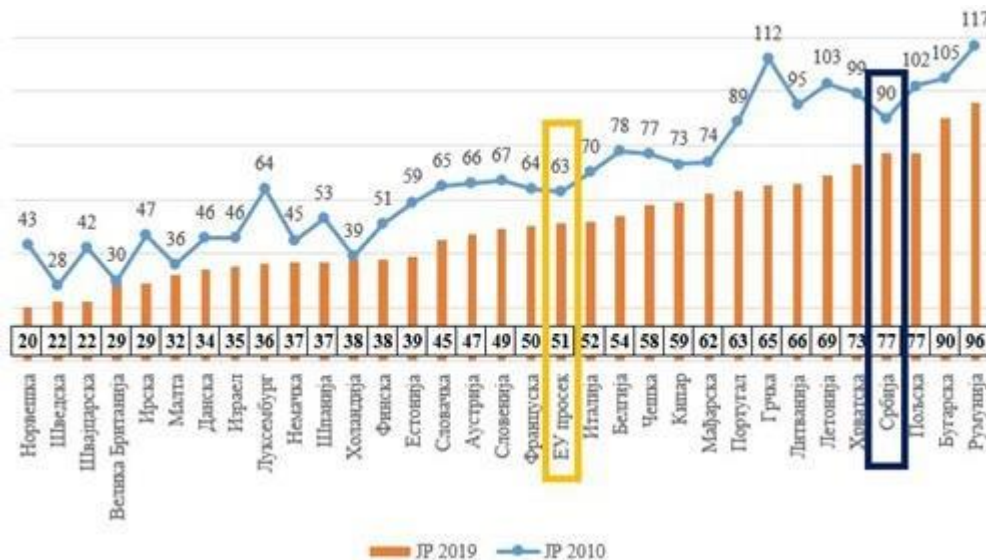
3.3 САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ И ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Саобраћај је једна од четири основне функције сваког животног простора, односно друштва (рад, становање, рекреација и саобраћај). Основни циљ саобраћаја је повезивање осталих функција, уз минималне негативне ефекте. Као егзистенцијална функција, без саобраћаја није могуће функционисање и трајан опстанак животног простора у уређеном друштву. Развој савременог друштва трансформише и саобраћај, али не успева да елиминише и негативне ефекте савременог саобраћаја, међу којима се најчешће помињу:

- погинули, односно настрадали у саобраћајним незгодама,
- загађивање околине буком, издувним гасовима и отпадним материјама,
- материјалне штете, губици и трошкови саобраћајних незгода и
- социјално загађивање међуљудских односа изазвано саобраћајем.

Саобраћајне незгоде представљају директне показатеље безбедности саобраћаја, док се тежина њихових последица додатно квалификује, из посебан осврт на најтеже последице,

смртно страдале. Праћење директних показатеља безбедности саобраћаја традиционално је прихваћено као најважнији модел за квалификовање, односно оцену стања безбедности саобраћаја на одређеном подручју. Упоредо са оцењивањем анализа саобраћајних незгода и њихових последица кључна је за планирање мера и активности као и праћење ефеката реализованих мера.



Слика 10 Јавни ризик смрти у саобраћају, у Републици Србији и другим државама Европе, у 2019, у односу на 2010. годину.

За поређење на нивоу локалних самоуправа, или међу државама користе се индиректни показатељи. На националном и локалном нивоу се прате вредности јавног ризика. Подаци указују да се јавни ризик смртог страдања у саобраћају у Републици Србији смањено са 90 погинулих/милион становника у 2010. години, на 77 погинулих лица/милион становника у 2019. години. Иако значајан напредак, ова вредност јавног ризика је знатно виша од вредности јавног ризика смрти у саобраћају у ЕУ (51 погинуло лице/милион становника, у 2019. години), као и од најуспешнијих земаља Европе.

Доступни подаци за земље ЕУ, за 2022. годину показују да се 52% саобраћајних незгода са смртним исходом догодило на путевима ван насеља, наспрам 38% у насељима и 9% на аутопутевима.

Град Крушевац од усвајања Закона о безбедности саобраћаја на путевима у складу са законском обавезом формира извештаје о стању безбедности саобраћаја.

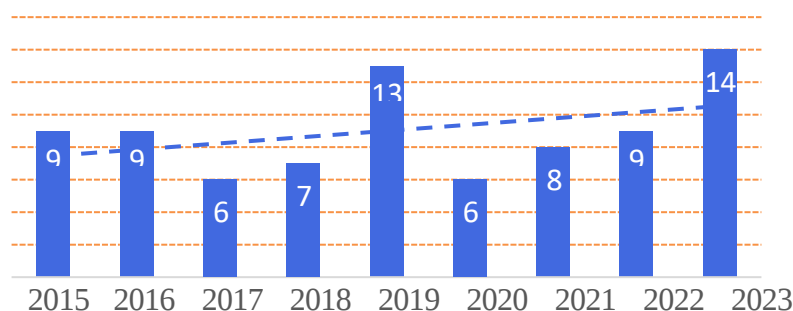
3.3.1 Број и структура настрадалих

У периоду од 2015. до 2023. године у саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији Града Крушевца погинула је укупно 81 особа, 512 су тешко повређене, док је 2.264 особа лакше повређено. У овом деветогодишњем периоду у саобраћајним незгодама настрадало је 2.857 особа.

	Погинули	ТТП	ЛТП

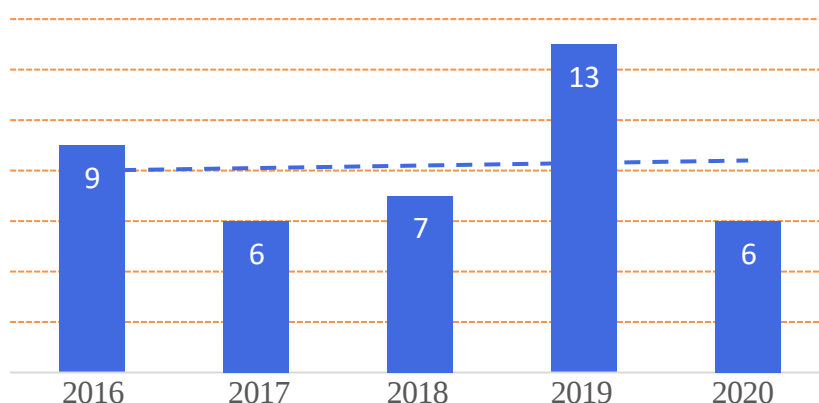
2015	9	63	243
2016	9	47	244
2017	6	78	226
2018	7	54	234
2019	13	43	252
2020	6	48	204
2021	8	54	294
2022	9	57	288
2023	14	68	279
Укупно	81	512	2264

На графикону се може видети да је овај посматрани дужи период од 2015. до 2023. године карактерише растући тренд, а да је током 2023. године погинуо највећи број особа у односу на све посматране године, чак 14. Сагледавајући овако ширу слику може се закључити да Град Крушевац треба додатно да унапређује свој приступ безбедности саобраћаја и да директни показатељи јасно указују на то.



Слика 11 Број погинулих особа у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца у периоду од 2015. до 2023. године

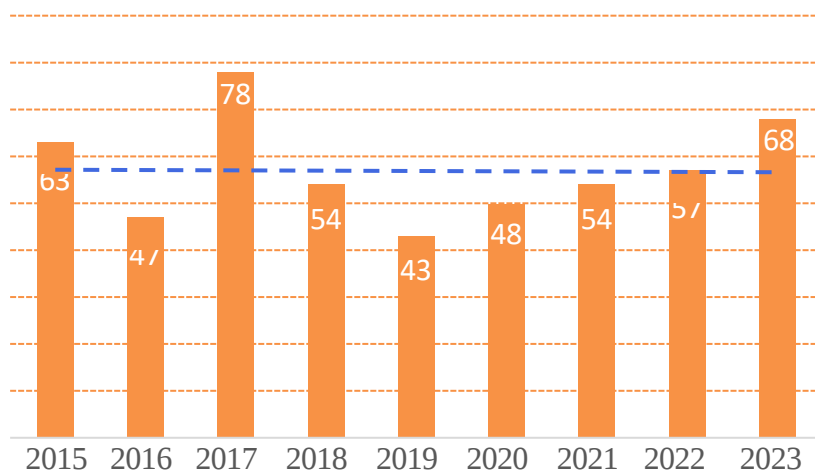
Како се претходни стратешки период Националне Стратегије безбедности саобраћаја односио на период од 2016. до 2020. године, посебно је издвојен и анализиран управо тај период, односно број смртно страдалих према годинама тог периода.



Слика 12 Број погинулих особа у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца у периоду од 2016. до 2020. године

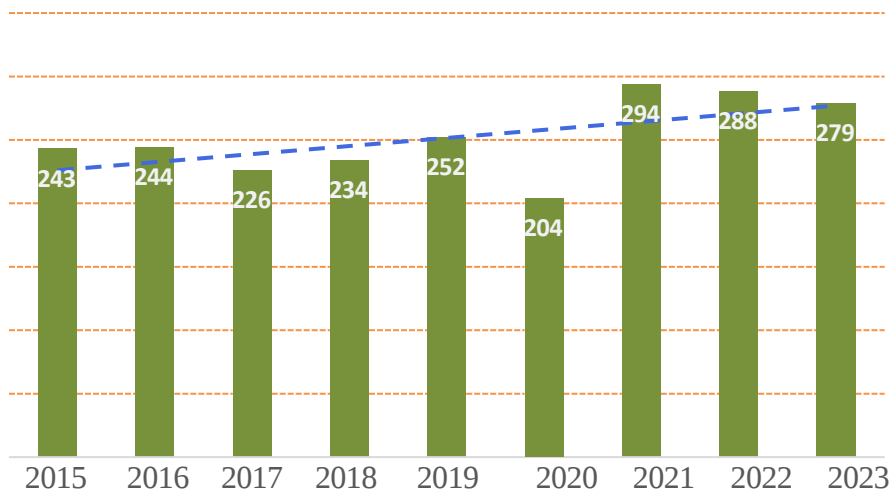
У овом периоду може се јасно уочити благо растући тренд броја погинулих у саобраћају, али са

израженим значајним осцилацијама. У овом периоду је примењен концепт стратегије који се темељио на јачању институција безбедности саобраћаја и изградњи стручних капацитета на националном нивоу.



Слика 13 Број тешко повређених особа у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца у периоду од 2015. до 2023. године

На графикону се може видети да је овај посматрани дужи период од 2015. до 2023. године карактерише стабилан тренд број тешко повређених лица, али са израженим осцилацијама. Посматрајући податке за Град Крушева може се закључити да је локални систем безбедности саобраћаја успео бар да задржи број тешко повређених особа на територији града за разлику од броја погинулих који је знатно повећан.



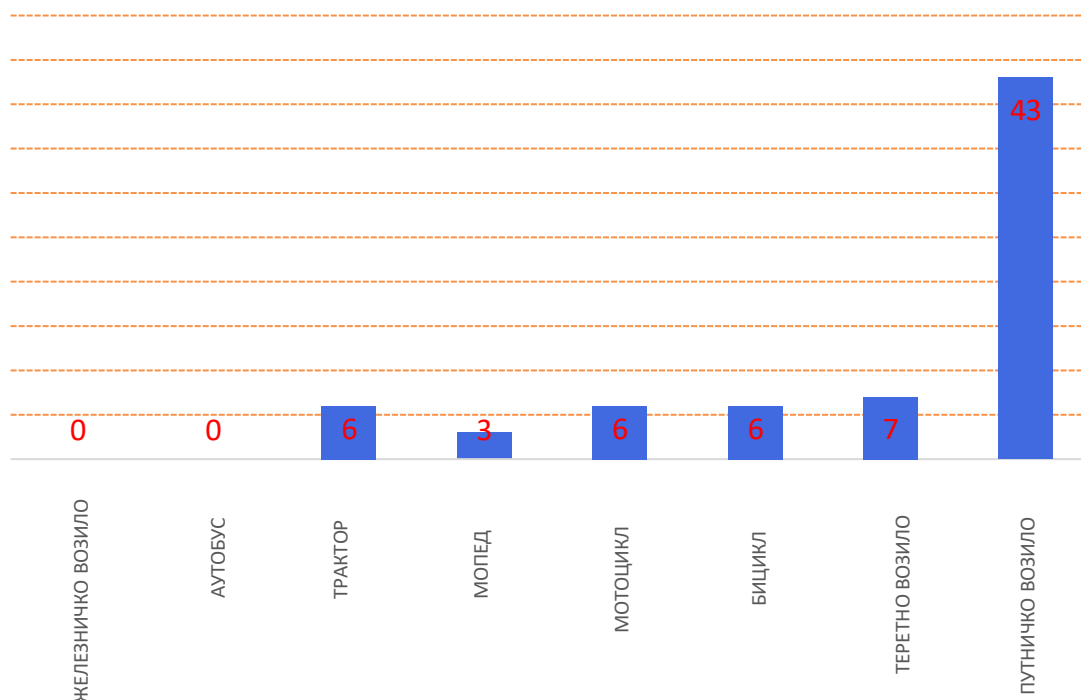
Слика 14 Број лако повређених особа у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца у периоду од 2015. до 2023. Године

На графикону се може видети да је овај посматрани дужи период од 2015. до 2023. године карактерише тренд раста броја лако повређених лица, али и са забележеним осцилацијама. Овакви подаци такође доказују да је изостала реализација адекватних мера и активности усмерених на смањење како најтежих последица тако и лако повређених особа.

3.3.2 Врста возила у саобраћајним незгодама

Број и структура возила која учествују у саобраћајним незгодама упућују на најризичнију категорију возила, као и на заступљеност рањивих категорија. У периоду од 2016. до 2023. године у саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији Града Крушевца највећи број учесника су била путничка возила, у незгодама са погинулим лицима их је било 86. У табели су приказани број и структура возила према саобраћајним незгодама и њиховим последицама.

Саобраћајне незгоде са:	Погинулима	ТТП	ЛТП
Железничко возило	0	0	0
Аутобус	0	5	57
Трактор	6	9	26
Мопед	3	39	72
Мотоцикл	6	40	67
Бицикл	6	80	231
Теретно возило	7	15	116
Путничко возило	43	253	1437



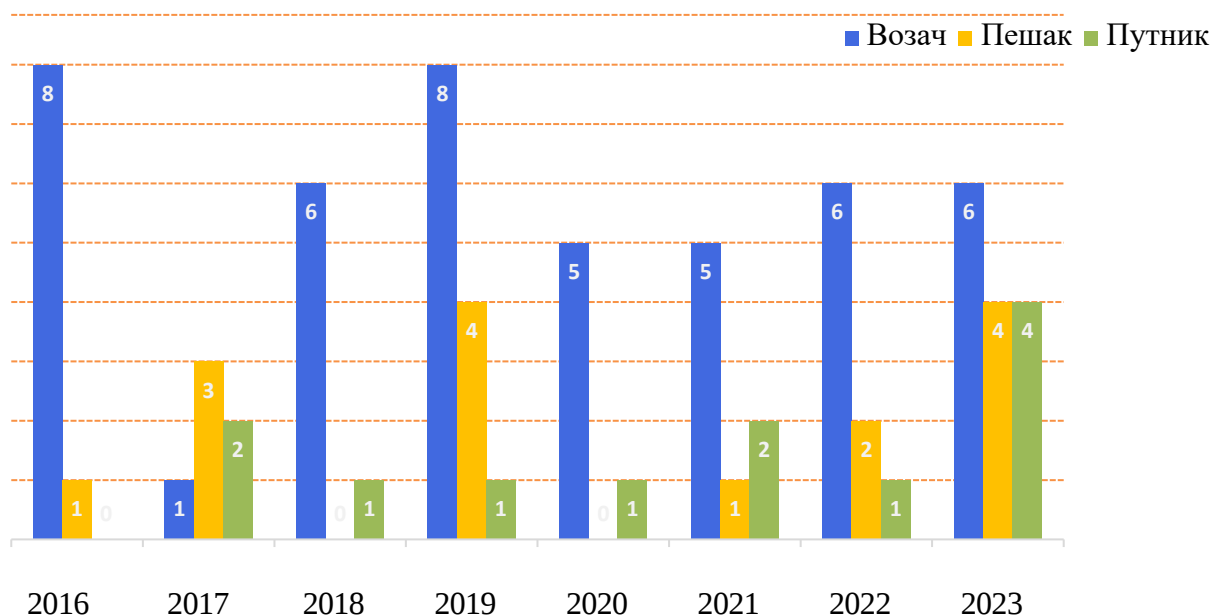
Слика 15 Број и структура возила која су учествовала у саобраћајним незгодама са **погинулим лицима** у периоду од 2016. до 2023. године

3.3.3 Својство учесника у саобраћајним незгодама

У оквиру анализе директних показатеља саобраћајних незгода битан параметар је анализа структуре настрадалих према својству учешћа у саобраћајној незгоди. Најбројнији учесници у саобраћају су пешаци, затим возачи, а тек после све дуге категорије учесника, међу којима се највише истичу путници.

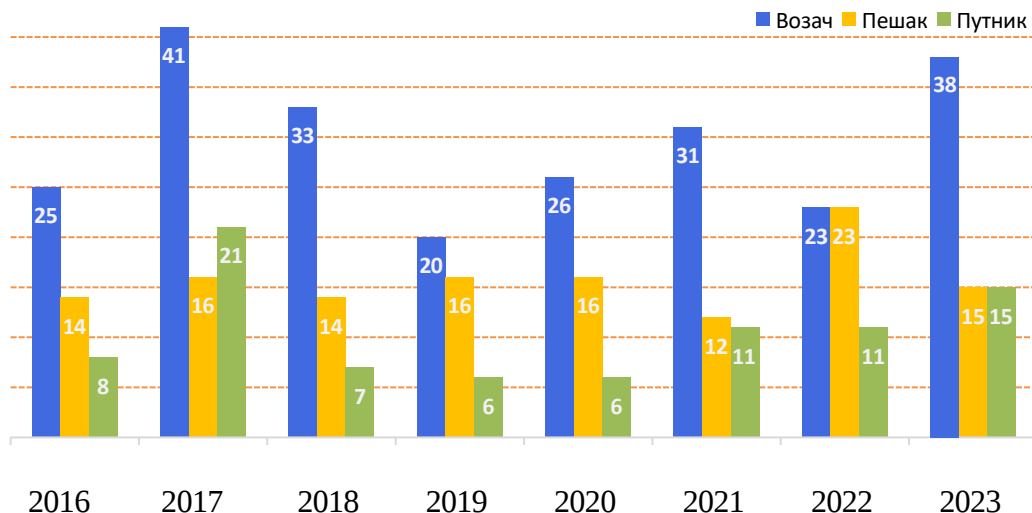
Анализа својства учесника указује на које учеснике треба примарно деловати како би се обезбедио максималан ефекат мера и активности.

У саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од 2016. до 2023. на територији Града Крушевца, погинуло је 45 возача, 15 пешака и 12 путника. Највећи број лица погинуло је у својству возача, 2016. и 2019. године и то по 8 возача, што је највећи број у једној години посматраног периода. Најмањи број возача погинуо је 2023. године, када је погинуо 1 возач.



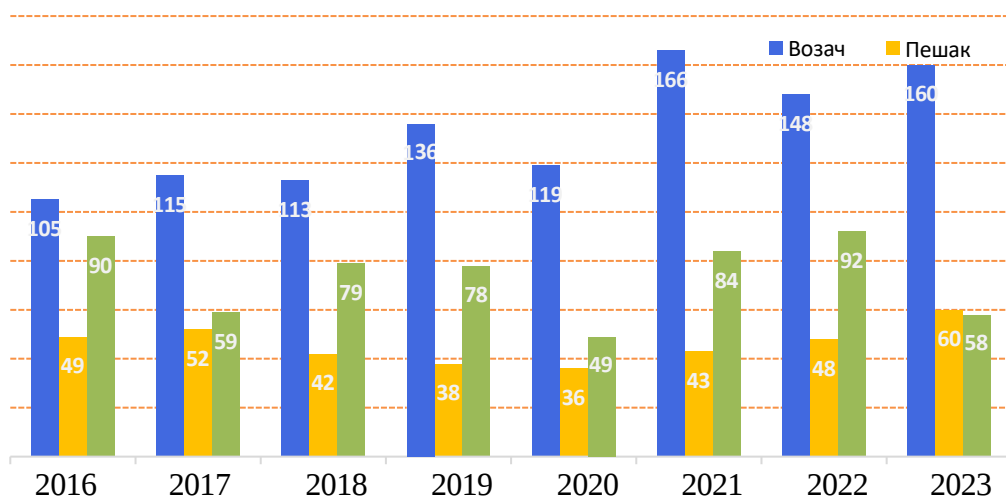
Слика 16 Број **погинулих** у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, **према својству учесника**

У саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од 2016. до 2023. на територији Града Крушевца, тешко повређено је 237 возача, 126 пешака и 85 путника. Највећи број лица тешке телесне повреде задобило је у својству возача, 2018. године када је тешко повређен 41 возач и то је највећи број у једној години посматраног периода. Најмањи број возача тешко је повређен током 2020. године, када је тешко повређено 20 возача. Током 2021. године тешко је повређено 12 пешака, што је уједно и најмањи број тешко повређених пешака у једној години, посматраног периода, на територији Града Крушевца.



Слика 17 Број **тешко повређених** у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, **према својству учесника**

У саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од 2016. до 2023. на територији Града Крушевца, лако је повређено 1062 возача, 368 пешака и 589 путника. Највећи број лица лаке телесне повреде задобило је у својству возача, 2021. године лако повређено 166 возача и то је највећи број у једној години посматраног периода. Најмањи број возача лако је повређен током 2016. године, 105 возача. Током 2020 године лако је повређено 49 пешака.



Слика 18 Број **лако повређених** у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, **према свој- ству учесника**

У посматраном периоду највећи број настрадалих у саобраћајним незгодама је учествовало у својству возача, њих 1344, док је 686 особа учествовала у својству путника, а 509 у својству пешака.

На територији Града Крушевца у највећем ризику од смртог страдања у саобраћајним незгодама су изложени возачи, док су пешаци изложени 3 пута мањем ризику.

3.3.4 Старосна категорија учесника у саобраћају

Анализа ризика у саобраћају према старосним категоријама има за циљ да препозна примарне проблеме и пружи полазне информације за усмеравање мера и активности на карактеристичне старосне категорије. Мере и активности својим концептом, приступом, садржајем и динамиком треба да буду прилагођене старосној категорији циљане групе. Адекватан начин комуникације и обраћања, концепт едукације и мера принуде мора бити одмерен и прилагођен карактеристичним старосним групама.

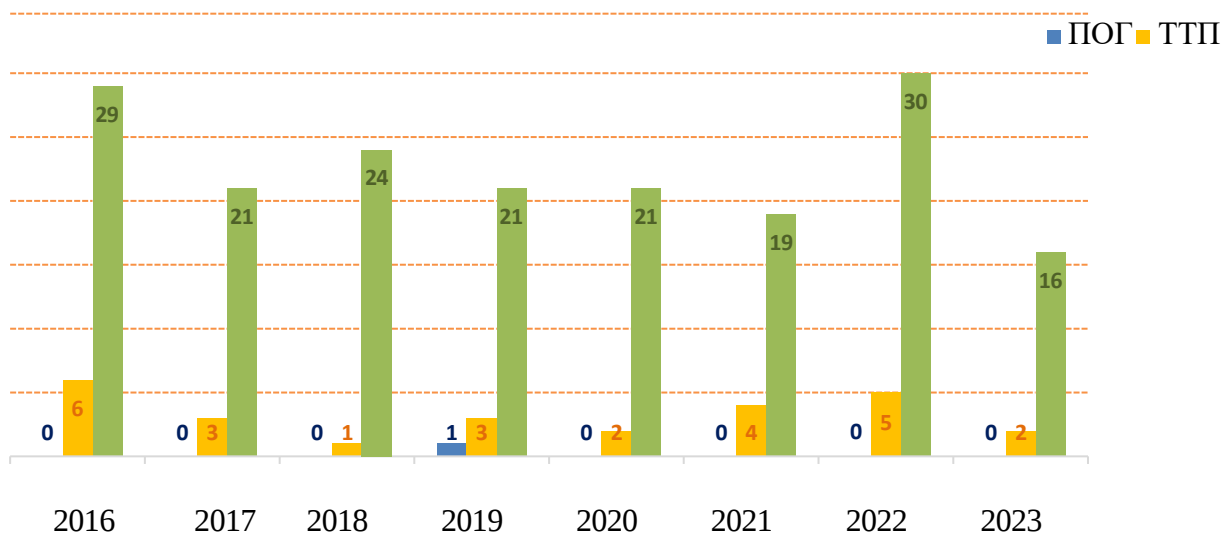
Циљ сагледавања старосне структуре учесника у саобраћајним незгодама је усмеравање оптималних мера, ка конкретној циљаној групи учесника у саобраћају, чиме се ефикасно распоређују и користе расположиви ресурси. У табели је приказана расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца у периоду од 2016. до 2023. године, према тежини последица и према старости. Посебно су издвојене и разматране категорије, деца, млади и старији учесници у саобраћају.

СТАРОСТ	ПОГ	ТПП	ЛТП
Деца, 0-14 год.	1	26	181
Млади, 15-29 год	16	88	616
30-64 год	38	214	1004
65+	17	119	221
Укупно	72	447	2022

3.3.5 ДЕЦА УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

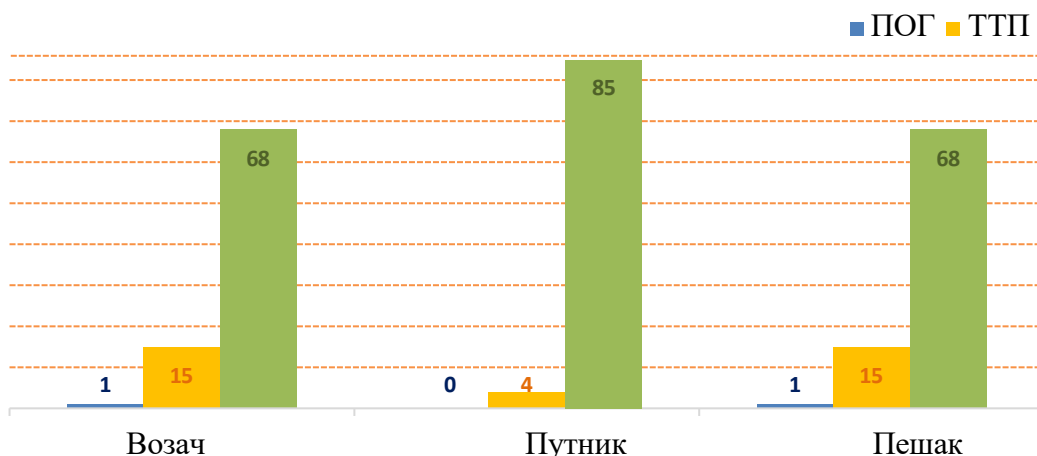
Деца се сврставају међу најрањивије категорије учесника у саобраћају, разлог за ово је недовољно развијена свест о ризицима и опасностима у саобраћају. Физичка конструкција деце доприноси слабијем уочавању деце у саобраћају, јер су елементи инфраструктуре прилагођени просечном учеснику у саобраћају, одраслој особи. У контексту саобраћаја, децом се сматрају све особе од 0 до 14 година старости, што је управо узраст у којем деца још увек нису у стању да сама процене сложене ситуације у саобраћају, као и да доносе одлуке у складу са својом безбедношћу. Безбедност деце у саобраћају је препозната као једна од примарних тема и циљева националне стратегије безбедности саобраћаја, јер је безбедност деце друштвена одговорност свих одраслих, а креирање позитивних ставова и знања о темама саобраћаја је улог у будућност, јер ће деца постати људи који разумније и одмереније процењују саобраћајне ситуације и своје реакције.

У посматраном периоду од 2016. до 2023. године у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца настрадало је укупно 208 детета, од чега је лаке телесне повреде задобило 181 дете, тешке телесне повреде 26 деце, док је 1 дете погинуло у овим незгодама.



Слика 19 Број и структура последица настрададе деце у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. Године

На графику се може видети расподела броја и последица настрададе деце у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца у периоду од 2016. до 2023. године. У овом периоду погинуло је једно дете, и то током 2019. године. Број тешко повређене деце варира од једног током 2018. године, до највише 6 тешко повређена детета током 2016. године. Број лако повређене деце највећи је био 2022. године, када су лако повређена 30 детета, док је најмањи број лако повређене деце био 2023. године, њих 16.



Слика 20 Број и структура последица настрададе деце у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа

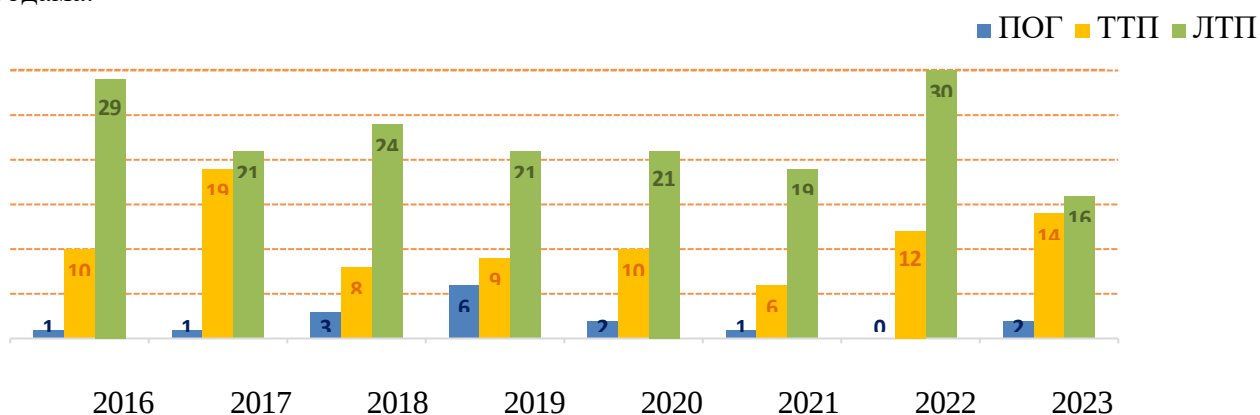
На графикону је приказан број и структура последица настрададе деце у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа. Погинуло дете је у саобраћају погинуло у својству возача, док је највећи број и лако и тешко повређене деце био у својству путника.

Подаци указују да систем заштите деце у саобраћају постоји, као и да локалне активности дају ефекта, међутим потребно је додатно појачати и проширити спектар активности како би се осигурао континуални ефекат. Деца која страдају у саобраћају као путници, су страдали у возилима са члановима своје најуже породице, што јасно упућује да је потребно изградити боље ставове одраслих о ризицима, посебно када у саобраћају учествују у пратњи деце.

3.3.6 МЛАДИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Младе карактерише пуно енергије, жеља за кретањем и доказивањем, као и склоност ка ризичним понашањима посебно у групи вршњака. Млади учесници у саобраћају су препознати као високо ризична категорија учесника, око 20% од свих погинулих у Републици Србији у саобраћајним незгодама припада старосној категорији од 15 до 30 година. Управо овај податак смешта младе у фокус деловања мера и активности унапређења безбедности саобраћаја. Овој категорији припадају и млади возачи, возачи који су тек ступили самостално у саобраћај у својству возача, што ову категорију додатно истиче, јер управо у овом периоду пролазе кроз едукацију у оквиру ауто школа. Едукација младих возача у аутошколама је кључни корак за формирање примерног учесника у саобраћају, са изграђеним ставовима према ризику и опасностима које доноси учествовање у саобраћају.

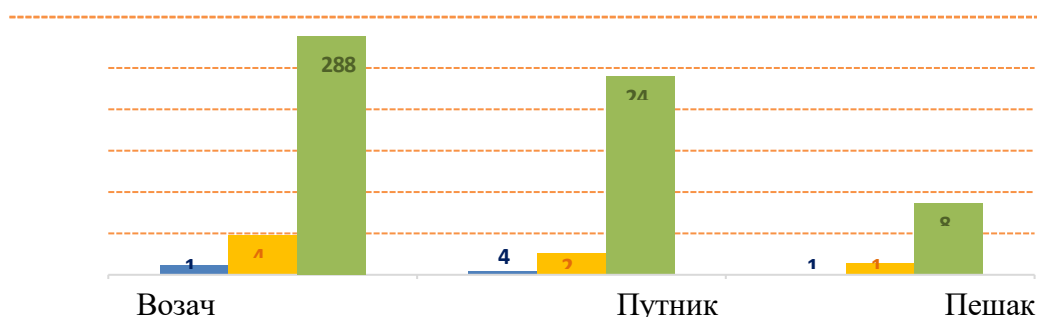
У посматраном периоду од 2016. до 2023. године у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца настрадало је укупно 720 младих особа, од чега је лаке телесне повреде задобило 615 младих, тешке телесне повреде 88 младе особе, док је 16 младих особа погинуло у овим незгодама.



Слика 21 Број и структура последица настрадалих младих особа у саобраћајним у периоду од 2016. до 2023. године

На графику је приказана расподела броја и последица настрадалих младих учесника у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца у периоду од 2016. до 2023. године. У овом периоду погинуло је 6 младих особа током 2019. и 2018. године три младе особе, док је током 2020. и 2023. године смртно стратало по двоје младих. Број тешко повређених младих учесника у саобраћају варира од шест младих особа током 2021. године, до највише 19 тешко повређених током 2017. године. Број лако повређених младих особа највећи је био 2020. године, када је лако повређено 30 младих учесника у саобраћају, док је најмањи број лако повређених био током 2018. године, њих 8.

■ ПОГ ■ ТТП ■ ЛТП



Слика 22 Број и структура последица настрадалих младих особа у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учесника

На графикону је приказан број и структура последица настрадалих младих у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа. Карактеристично за страдање младих учесника у саобраћају је да страдају доминантно као возачи, а затим као путници. Млади на територији Града Крушевца најтеже страдају у својству возача, али и у својству пешака. Овакав податак упућује на потребу за подизањем свести ове старосне категорије о правилима и ризицима које доноси пешачење.

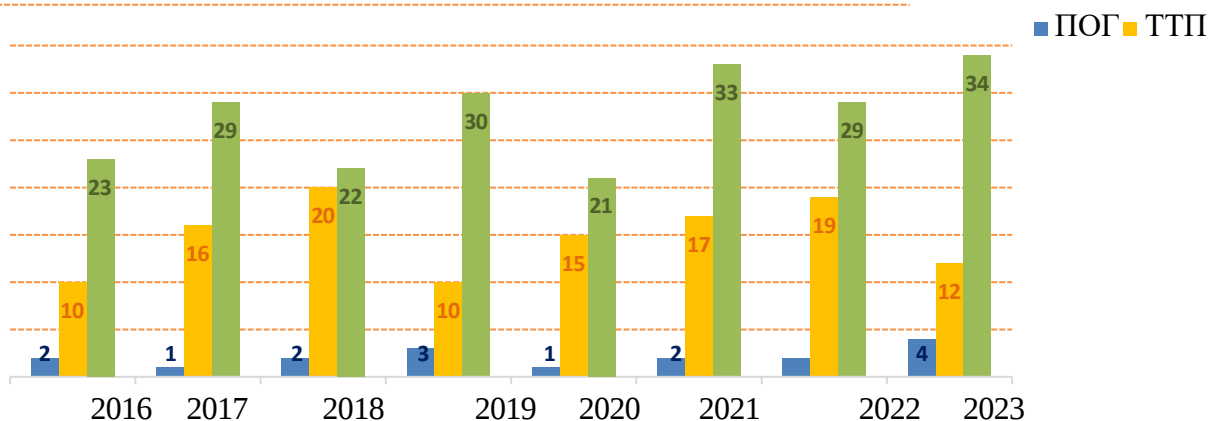
Млади учесници у саобраћају су специфична, високоризична категорија учесника у саобраћају, склона неочекиваним прихватањем ризика и непотребним излагањем опасностима. Истовремено, ова старосна категорија је основа за развој друштва, од ње се очекује највећи допринос у раду и развоју, па је са аспекта сваког друштва неопходно усмерити значајну пажњу на безбедност управо ове старосне категорије.

Национална Стратегија безбедности саобраћаја препознала је младе као ризичну категорију учесника, велика очекивања су да ће мере унапређења едукације возача почетника, као и циљане кампање дати свој допринос у формирању заштитног система за ову категорију учесника у саобраћају. За ефекат ових мера неопходна је јака координација рада локалних и националних институција безбедности саобраћаја, као и успостављање додатних капацитета кроз повезивањем са институцијама из других сфера живота у којима су млади високо присутни.

3.3.7 СТАРИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

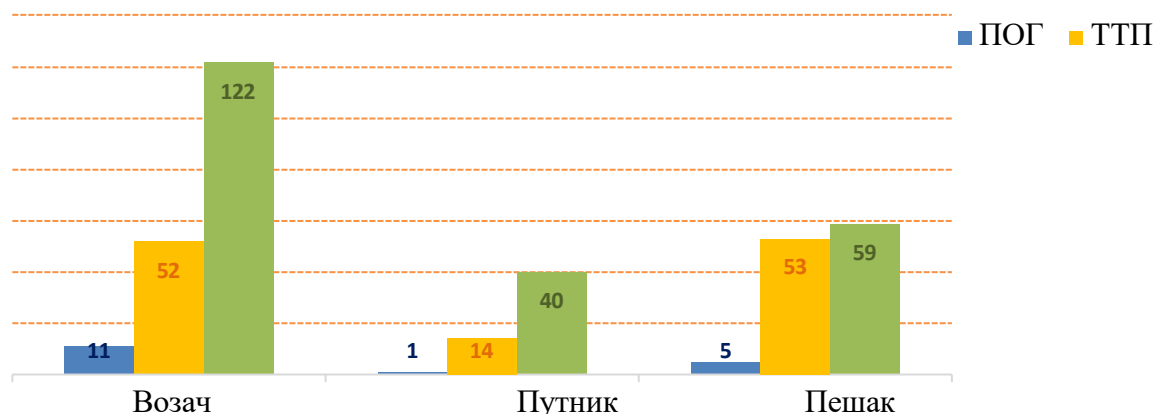
Просечна старост друштва је све већа, што значи да је и типичан учесник у саобраћају све старији. Стручна јавност безбедности саобраћаја одавно је препознала специфичност учешћа старијих особа у саобраћају. Под старијим особама, сматрамо особе старости од преко 65 година и они су препознати као специфична рањива категорија у саобраћају. Ове учеснике у саобраћају одликује велико искуство, прилично су активни у саобраћају, али су и склони да прецењују свој физичке могућности, и тиме се излажу додатним, а често непотребним ризицима у саобраћају. Карактеристично за ову старосну категорију је да тешке повреде често остављају трајне последице, јер се могућност тела да се регенерише у овим годинама живота значајно умањује. Такође, у овој доби живота свака саобраћајна незгода носи и повећан ризик од настанка тешких телесних повреда или фаталних последица управо због губитка телесне еластичности.

У посматраном периоду од 2016. до 2023. године у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца настрадало је укупно 357 особа старости преко 65 година, од чега је лаке телесне повреде задобило 221 старијих, тешке телесне повреде задобило је 119 старијих особа, док чак 17 особа старости преко 65 година је погинуло у овим незгодама.



Слика 23 Број и структура последица настрадалих старијих особа 65+ у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. Године

На графику је приказана расподела броја и последица настрадалих особа старости преко 65 година, а која су учествовале у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца у периоду од 2016. до 2023. године. У овом периоду погинуло је 4 старије особе током 2023., три особе током 2019. године, док је током 2016., 2018., 2021. и 2022. године страдало по две особе. Број тешко повређених старијих учесника у саобраћају варира од 10 током 2019. године, до највише 20 тешко повређених током 2018. године. Број лако повређених особа старијих од 65 година био је највећи током 2023. године, када је лако повређено 34 старија учесника у саобраћају, док је најмањи број лако повређених био током 2020. године, њих 21.



Слика 24 Број и структура последица настрадалих особа старости преко 65 година у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа

На графикону су приказани број и структура последица настрадалих старијих учесника у саобраћајним незгодама на територији Града Крушевца у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа. Карактеристично за страдање ове категорије учесника у саобраћају је да доминантно страдају у својству возача.

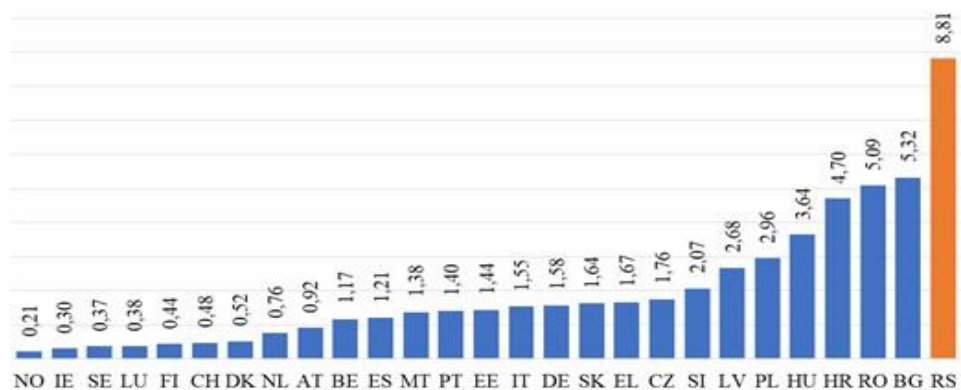
Особе старосне категорије 65+ представљају специфичну категорију учесника, са изграђеним ставовима, знањем и искуством, али ограниченим и променљивим психофизичким способностима. Ова категорија најизложенија је у својству пешака, а саобраћајна инфраструктура није у потпуности прилагођена.

Након анализе старосне структуре учесника у саобраћају може се закључити да је високим ризицима изложена старосна категорија особа преко 65 година старости. Упркос смањеном динамиком и изложеношћу у саобраћају, сваки 5. погинули учесник у саобраћају је припадник ове категорије. У наредном периоду потребно је успоставити канале комуникације и доступност информисања за ове категорије учесника, што је озбиљан изазов имајући у виду да се ради о потпуно формираним и изграђеним личностима, са великим искуством у саобраћају. Могући модел за унапређење безбедности старосне категорије 65+ је управо кроз организовање активности на самопроцени физичких способности.

3.4 УКУПНЕ ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКЕ ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Национална Стратегија безбедности саобраћаја за период од 2015. до 2020. године дефинисала је циљ да се укупни годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години преполове у односу на 2011. годину, нажалост овај циљ није испуњен.

И након периода прве националне стратегије безбедности саобраћаја, још увек не постоји званична национална методологија, за прорачун трошкова саобраћајних незгода у Републици Србији. За процену ових трошкова у 2019. години, коришћена је методологија Европске комисије, према којој су укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији процењени на 4,1 милијарде евра. На графикону је приказана позиција Србије у односу на друге земље ЕУ, према уделу укупних трошкова саобраћајних незгода у укупном бруто домаћем производу.



Слика 25 Удео укупних трошкова саобраћајних незгода у укупном бруто домаћем производу, у процентима

У складу са овом методологијом, трошак једне саобраћајне незгоде са погинулим лицем износи 3.273.909 евра, трошак једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицем износи 498.591 евра, док трошак једне саобраћајне незгоде са лакше повређеним лицем износи 38.514 евра. Применом ове калкулације, укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији у 2019. години износили су 4.061.943.660 евра (4,1 милијарде евра).

При процени ових трошкова важно је разумети да су процене трошкова вршене свеобухватно, уз приступ да се квалификују сви настали губици, кроз социо економску сферу, а посебно губитак доприноса друштву, окупираност здравствених капацитета, социјални негативни ефекат на окружење и слично. Овакав приступ у Србији јавност не подржава, јер „живот нема цену“ што јесте морални концепт, али да би се друштво покренуло у заштити живота људи, мора суштин-ски квалификовати и разумети дубину последица страдања у саобраћају.

У периоду од 2016. до 2023. године на територији Града Крушевца догодило се укупно 65 саобраћајних незгода са погинулима (погинуло 72 особе). У саобраћајним незгодама тешко је повређено 449 особа, док је лако повређено 2.021 особа, у укупно 1.820 незгода са настрадалима. Како на основу доступних података није могуће издвојити посебно незгоде са тешким и посебно незгоде са лаким повредама, примењена је апроксимација. Применом методологије која је презентована и у Националној стратегији безбедности саобраћаја, процењени укупни друштвено-економски трошкови ових саобраћајних незгода на територији Града Крушевца износе 370,861,591 ЕВРА.

Само током 2019. године трошак саобраћајних незгода које су се догодиле на територији Града Крушевца процењен је на 57,841,077.00 ЕВРА.

4 КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Анализирајући вредности индикатора безбедности саобраћаја за град Крушевац и поредећи их са резултатима за Републику Србију, као и са циљевима националне Стратегије безбедности саобраћаја, препознати су кључни проблеми безбедности саобраћаја којима треба посветити пажњу. Кључни проблеми представљају појединости на које треба приоритетно усмерити мере и активности безбедности саобраћаја.

4.1 СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Стање безбедности саобраћаја на националном, али и локалном нивоу може се објаснити уколико се разумеју и уваже стратешки оквир, правни оквир, институционални оквир, финансирање безбедности саобраћаја и комуникација, координација и кооперација у области безбедности саобраћаја. Безбедност саобраћаја је свеобухватна и захтева учешће великог броја чинилаца како би се осигурали резултати и смањено број незгода и њихових последица.

4.1.1 Стратешки оквир

У претходном периоду на глобалном и националном нивоу усвојен је сет стратешких докумената из области безбедности саобраћаја. Важећи Закон о безбедности саобраћаја на путевима предвиђа обавезу свих јединица локалне самоуправе да припреме, усвоје и на крају спроведу Стратегије безбедности саобраћаја са акционим плановима за територију за коју су надлежне. Кровни стратешки документ је Национална стратегија безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2030. године, са пратећим акционим планом. Локалне стратегије безбедности саобраћаја треба да усвоје и прате националне циљеве безбедности саобраћаја, јер једино остваривањем или премашивањем ових циљева у свакој локалној самоуправи је могуће достићи и национални циљ.

Град Крушевац наставља стратешки приступ и након Стратегије безбедности саобраћаја на путевима на територији града Крушевца за период од 2019. до 2023. године, формира и Стратегију безбедности саобраћаја за период од 2025. године до 2030. године, чиме се потпуно прати национални концепт стратешког приступа. У овом стратешком деловању неопходно је унапредити сарадњу са другим областима као што екологија, одрживи развој, заштита на раду, развој младих, образовање и слично. Интеграција ових тема и усаглашавање локалних стратегија по основу уважавања и препознавања заједничких тачака деловања може бити кључ за унапређење ефикасности рада на локалу.

4.1.2 Правни оквир

Систем безбедности саобраћаја у локалној самоуправи, исто као и на републичком нивоу, организован је у складу са Уставом, важећим међународним документима, законима и подзаконским актима Републике Србије. Кључни закони за ову област су Закон о безбедности саобраћаја на путевима, Закон о путевима и Закон о прекршајима. Поред тога, у неким тренутцима пресудан утицај могу да имају и Закон о буџетском систему и Закон о планирању и изградњи.

Такође подзаконска акта која доносе локалне скупштине регулишу одређене специфичне делове система од значаја за безбедност саобраћаја. Најзначајније акта на локалном нивоу су Одлука о јавним паркиралиштима, Одлука о аутобуским стајалиштима, Одлука о такси превозу, Одлука о градском и приградском превозу путника, Одлука о категоризацији општинских путева и улица, Одлука о некатегорисаним путевима и Одлука о уређењу града.

Поред обавезе усвајања и деловања према локалној стратегији, Закон о безбедности саобраћаја дефинише кључне алате за управљање саобраћајном безбедношћу, попут праћења стања, извештавања, надзора, финансирања и стратешког управљања.

Препознати недостаци на локалном нивоу као и у граду Крушевцу су непостојање стратешког управљања саобраћајним системом, које је формално, док се суштински не прате постојећи стратешки документи. Изостанак редовно извештавања о стању безбедности саобраћаја, поред јасне обавезе дефинисане Законом ове активности се не реализују. Законом је формиран јасан модел финансирања безбедности саобраћаја, али је и поред тога присутан проблем адекватног финансирања и усмеравања финансија у примарне активности. Поред јачања система на локалу

приметан је недовољан обим активне координације кључних субјеката задужених за безбедност саобраћаја на локалом, као и на националном нивоу. Законом о путевима је дефинисан сет савремених алата за унапређење безбедности путева, али изостаје примене свих ових доступних савремених алата за унапређење путне инфраструктуре.

Правни оквир је уредио обавезе и препознао носице активности, али није јасно уредио одговорности за рад у области саобраћаја, чиме неактивност или погрешна усмереност немају последицу. Нажалост локална самоуправа нема надлежности на формирању ових специфичних одговорности, већ иницијатива за то треба да буде покренута на националном нивоу.

4.1.3 Финансијски оквир

Током 2023. године усвојен је нови начин финансирања безбедности саобраћаја (прописан изменама Закона о безбедности саобраћаја на путевима). Овај концепт предвиђа да се финансирање безбедности саобраћаја у јединицама локалне самоуправе спроводи путем јавног позива, који расписује Агенција за безбедност саобраћаја.

Овај концепт омогућава локалним самоуправама да реализују подактивности у складу са препознатим активностима, мерама и циљевима дефинисаних националном Стратегијом безбедности саобраћаја и Акционим планом. Применом новог концепта, одговорност за реализацију мера и активности по основу конкурса директно је померена на локалну самоуправу, односно на савет за безбедност саобраћаја као централну институцију система безбедности саобраћаја на локалу.

Модел који се први пут примењује 2024. године функционише тако што надлежно Министарство унутрашњих послова и Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије објављују јавни позив на који локалне самоуправе могу аплицирати. На локалним самоуправама је остављена могућност да саме процене обим и структуру активности које објективно могу реализовати, а у складу са постојећим капацитетима. Овај модел је заснован на кључној промени, да су финансијска средства намењена безбедности саобраћаја централно позиционирани, док се расподела врши у складу са иницијативама локалних самоуправа, чиме је остављена могућност да се заинтересоване локалне самоуправе додатно стимулишу за рад, а незаинтересоване дестимулишу, јер практично остају без расположених финансијских средстава.

Кључне карактеристике овог модела укључују публикавање јавног позива, тако што надлежно министарство и Агенција за безбедност саобраћаја периодично објављују јавне позиве са јасно дефинисаним условима, критеријумима и циљевима Програма који може бити финансиран. Јавни позив обухвата информације о расположивом буџету и областима, као и врстама пројеката који су предмет конкурса. Локалне самоуправе припремају Програме који морају испуњавати услове и критеријуме јавног позива и дефинисати финансијске оквире.

Пристигли програми се оцењују на основу дефинисаних критеријума, као што су квалитет и одрживост предложених мера, усаглашеност са националном Стратегијом безбедности саобраћаја и акционим планом као и према искуствима и капацитету локалне самоуправе за реализацију предложеног Програма.

Квалификованим јединицама локалне самоуправе, које су својим програмом задовољиле услове, се додељују средства на основу усвојеног буџета, а локалне самоуправе су обавезне да извештавају о реализацији пројеката према прописаним процедурама. Праћење и контрола се спровode како би се осигурало да су средства наменски утрошена и да је пројекат у складу са циљевима и планираним активностима.

По завршетку предвиђених рокова за реализацију врши се процена постигнутих резултата, односно утицај на саобраћајну безбедност у датој локалној самоуправи. Пројекти који су успешно реализовани и који показују значајно побољшање у безбедности саобраћаја могу послужити као примери добре праксе за друге јединице локалне самоуправе.

Овај модел омогућава локалним самоуправама флексибилност и подстицај да предложе иновативна и прилагођена решења за проблеме безбедности у својим заједницама, уз финансијску подршку из средстава надлежних органа.

4.2 БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ

У складу са Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период 2023–2030, област „Безбедни путеви” за локалну путну мрежу има за циљ смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица кроз унапређење инфраструктуре и примену мера које повећавају безбедност свих учесника у саобраћају. Приоритети у овој области обухватају следеће кључне аспекте:

4.2.1 Побољшање квалитета и одржавање путева

Локалне самоуправе имају задатак да редовно одржавају путну инфраструктуру, укључујући обнову коловоза, поправку оштећења, побољшање видљивости и адекватно обележавање путева. Посебно је важно одржавање и обележавање деоница са повећаним ризиком настанака саобраћајне незгоде. Од локалних самоуправа се очекује да применом нових технолошких решења остварити већи ефекат побољшања квалитета путне мреже на локалу.

4.2.2 Заштита рањивих учесника у саобраћају

Изградња тротоара, бициклистичких стаза и обезбеђивање адекватне саобраћајне сигнализације на местима са великим обимом пешака и бициклиста приоритети су за локалне заједнице. Овакав концепт подразумева анализу токова кретања специфичних рањивих категорија уз пројектовање посебне саобраћајне опреме намењене захтевима ових категорија. У складу са националним приоритетима посебан акценат потребно је ставити на зоне школа, вртића и других објеката где је повећано присуство деце. На територији Града Крушевца је неопходно препознати токове кретања лица старијих од 65 године, као и објекте посебне атракције за пешаке ове старосне доби и инфраструктуру прилагодити за олакшано кретање ове категорије.

4.2.3 Коришћење савремених технологија

Увођење паметних технолошких решења, као што су системи за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја прекорачења дозвољене брзине, пролазак на црвено светло на семафору, непрописно паркирање, као и друга паметна решења имају највећи потенцијал за спровођење жељених мера са циљем постизања жељеног стања безбедности саобраћаја. Ограничени људски ресурси у принуди и контроли саобраћаја треба да буду надомешћени усмереном и циљаном употребом савремених технологија.

4.2.3 Планска изградња и реконструкција

Локалне самоуправе су охрабрене да, у складу са дугорочним плановима развоја, спроводе изградњу нових путева и реконструкцију постојећих деоница са фокусом на безбедност. Овај процес укључује интеграцију важећих стандарда и препорука. Иницирање ових поступака потребно је покренути из ревизије и анализе планске документације и њеном прилагођењу тренутним и процењеним нарастајућим потребама за саобраћајем.

Фокус на овим аспектима у оквиру локалне путне мреже има за циљ да унапреди безбедност у свим деловима јединице локалне самоуправе и значајно смањи број незгода и последица по становништво, доприносећи остварењу циљева из националне Стратегије безбедности саобраћаја.

Путна мрежа на територији града Крушевца обухвата државне путеве ИБ, ПА и ПБ реда, чији је управљач ЈП Путеви Србије, као и општинске путеве, улице и некатегорисане путеве, чији је

управљач ЈП за урбанизам и пројектовање Крушевац. На територији Града Крушевца налази се тренутно девет државних путева, од којих су два првог реда, а седам другог реда.

Управљач пута (општинских путева и улица као и државних путева), сходно Закону о путевима, је одговоран за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на путевима којима управља. Врши заштиту јавних путева, инвеститорску функцију на изградњи и реконструкцији јавних путева, организује и обавља стручне послове на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавних путева. Уступа радове на одржавању јавних путева, организује стручни надзор над изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом јавних путева, планира изградњу, реконструкцију, одржавање и заштиту јавних путева, означава јавне путеве и води евиденцију о јавним путевима и о саобраћајно-техничким подацима за путеве. Управља саобраћајем и организује и обавља бројање возила.

Важећим Законом о путевима и Законом о безбедности саобраћаја на путевима су дефинисани посебни захтеви које јавни пут мора да испуни са аспекта безбедности саобраћаја, односно дефинисани су алати безбедности саобраћаја који се користе за процену стања безбедности саобраћаја, а који разматрају и допринос пута и његове околине у настанку саобраћајних незгода су:

- Мапирање ризика,
- Управљање црним тачкама (Black Spot Management),
- Оцена утицаја на безбедност саобраћаја (Road Safety Impact Assessment)
- Ревизија безбедности пута (Road Safety Audit),
- Провера безбедности пута (Road Safety Inspection),
- Управљање безбедношћу путне мреже (Network Safety Management),
- Дубинска анализа саобраћајних незгода (In Depth Analysis) и
- Независна оцена доприноса пута настанку саобраћајних незгода.

Мапирање ризика представља један од најефикаснијих алата за утврђивање тренутног стања безбедности саобраћаја на избраном подручју. Овај алат обезбеђује стручно и квалитетно сагледавање тренутног стања безбедности саобраћаја на избраном подручју или деоници пута уз могућност међусобног поређења. Овај ефикасан метод нам помаже да брзо издвојимо небезбедне деонице и предузмемо мере у циљу смањења најтежих саобраћајних незгода.

Управљање опасним местима – „црним тачкама“ је један од најстаријих реактивних алата – представља накнадну реакцију на уочене специфичне недостатке на опасним местима на путу, идентификованим на основу података о саобраћајним незгодама и њиховим последицама. У Закону о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије овај алат је препознат и дефинисана је дужност управљача пута да обезбеди пројекте у циљу идентификације опасних места, али и да обавља стручне анализе црних тачака, сачини појединачне пројекте за санирање опасних места и предузме мере за санирање опасних места у складу са тим пројектима. Директива Европске уније (2008/96/ЕЦ) о управљању безбедношћу путне инфраструктуре, која се обрађује и прати у оквиру преговарачког поглавља 14 – Друмски саобраћај и важна је за испуњавање услова за придруживање Републике Србије Европској унији, такође, захтева рангирање локација са великом концентрацијом саобраћајних незгода.

Управљање опасним местима – „црним тачкама“ се састоји од следећих активности:

- дефинисање и идентификација опасних места на путевима,
- анализа саобраћајних незгода и фактора ризика на опасним местима, у циљу идентификације фактора који доприносе саобраћајним незгодама и предлога одговарајућег „третмана“ опасних места и
- имплементација и евалуација примењених третмана на опасним местима. Оцена утицаја изградње новог пута на безбедност саобраћаја представља анализу која се врши у процесу пројектовања саобраћајница и путева. RSIA представља стратешку компаративну анализу утицаја новог пута или модификација постојеће мреже на безбедносне карактеристике мреже.

Ревизија безбедности пута представља независну детаљну системску проверу безбедности која се односи на пројектоване карактеристике саобраћајница у свим фазама пројектовања, до ране фазе извођења. Ове активности усмерене су тако да препознају и отклоне све недостатке и потенцијално опасне детаље у раној фази пројектовања саобраћајнице.

Провера безбедности пута „инспекција безбедности саобраћаја“ на постојећим путевима подразумева периодичну, детаљну проверу безбедности саобраћаја са циљем препознавања недостатака и неопходног одржавања постојеће саобраћајнице како би се осигурао захтевани ниво безбедности саобраћаја.

Управљање безбедношћу путне мреже (Network Safety Management) „менаџмент саобраћајне мреже са аспекта безбедности саобраћаја“ подразумева примену познатих и верификованих модела идентификације и рангирања деоница саобраћајница које су у употреби више од три године, а на којима је евидентиран повећани број саобраћајних незгода. Ова активност усмерена је на препознавање опасних деоница са повећаним ризиком од настанка саобраћајних незгода, и дефинисање ранг листе приоритетних деоница на које ће бити усмерене мере анализе и унапређења безбедности саобраћаја.

Дубинска анализа саобраћајних незгода (In Depth Analysis) је метод за утврђивање утицајних фактора на настанак и последице саобраћајне незгоде. Европски савет је дефинисао дубинске анализе као једну од основних процедура за утврђивање утицаја фактора пут на настанак и последице саобраћајне незгоде. За развој савременог модела дубинских анализа је најпре неопходно препознати и прикупити што већи број утицаја фактора пут на саобраћајне незгоде, како би се препознати утицаји могли систематизовати у циљу бржег и лакшег препознавања њиховог утицаја. На овај начин би било могуће препознати доминантне утицаје фактора пут и остале утицаје пута. Систематизацијом утицаја би било могуће утврдити који од утицаја узрокују настанак саобраћајних незгода, који доприносе настанку, а који утичу на могућност избегавања или тежину последица. Задатак дубинских анализа саобраћајних незгода је детаљно прикупљање података о насталој саобраћајној незгоди у циљу препознавања и утврђивања фактора који су узроковали настанак саобраћајне незгоде, као и фактора који су имали утицаја на последице саобраћајне незгоде.

Независна оцена доприноса пута настанку саобраћајне незгоде препозната је као обавеза управљача пута, према Закону, за све саобраћајне незгоде са погинулим лицима. Овај поступак спада у модел дубинске анализе, али је акценат директно стављен само на допринос пута, што не искључује и разматрање других фактора доприноса, али свакако захтева директно дефинисање доприноса пута. Овај модел је након 2009. године препознат као обавеза управљача пута (регулисано ЗобС-ом) у Републици Србији за све незгоде са погинулим лицима.

Управљач општинских путева и улица треба горе описане алате да сврста у своје програме рада, као и да обезбеди довољан број обучених кадрова који ће ове алате покретати, пратити њихово спровођење и контролисати, а затим на основу добијених резултата одредити адекватне мере. Јасно је да јачање капацитета управљача пута мора постојати као важан сегмент унапређења заштитног система безбедности саобраћаја.

Управљач општинских путева је дужан да ове алате покреће и реализује, али и да о њима извештава локалне институције безбедности саобраћаја.

4.3 БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА

У прегледу безбедности возила на територији града Крушевца, кључни аспекти укључују анализу старости возног парка, специфичне ризике појединих категорија возила, и активности техничких прегледа и саобраћајне полиције.

Старост возног парка у граду Крушевцу према доступним подацима из 2022. године је 18,5 година, што је знатно више од републичког просека који износи 16,2 године. Просечна старост возног парка представља битан индикатор у процени ризика. Старија возила су технички захтевнија за одржавање и могу представљати већи ризик у саобраћају због могућих неисправности.

На територији града Крушевца послује велики број техничких прегледа који обављају редовне и ванредне прегледе техничке исправности возила приликом регистрације возила. Подаци о идентификованим недостацима уређаја на прегледаним возилима нису нам били доступни приликом израде овог документа.

Важно је истаћи да подаци које прикупљају технички прегледи могу помоћи приликом идентификације утицаја исправности возила на безбедност саобраћаја. Ове податке треба учинити доступним институцијама безбедности саобраћаја на локалу, како би се на доследан начин проценио утицај овог параметара возила на безбедност саобраћаја.

На територији града Крушевца проблеми безбедности саобраћаја у вези са безбедношћу возила су просечна старост возила, неодговарајуће одржавање техничке исправности возила, мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила, недовољна промоција "чистих" и енергетски ефикасних возила.

У складу са новим технологијама развоја возила, као и нарастајућег притиска да се поопште еколошки стандарди у емисији штетних гасова, локална самоуправа треба да изграђује основу инфраструктуре за примену ових глобалних и националних циљева. Град Крушевац треба да се усмери ка изградњи мреже електро пуњача за возила, да организује друге кључне субјекте на локалу и усмери их као подршку. Савет за безбедност саобраћаја треба да иницира скупове локалних компанија за доставу, које имају комерцијална возила и да их усмери на промену концепта, на електрична возила, уз подршку локалне самоуправе која ће започети пројектовање и изградњу мреже пуњача.

Локална самоуправа треба кроз јавно промовисање и стимулисање корисника да усмери грађане Крушевца ка употреби возила на алтернативни погон, са смањеном емисијом негативних честица.

Град Крушевац у централној зони треба да покрене успостављање стратешког развоја микромобилности као концепта који ће у централној зони решити проблеме нарастајућег саобраћаја, а уз задовољење свих захтева за подршку зеленим облицима саобраћаја.

Град Крушевац треба да реализује моделе стимулације и дестимулације одређених приступа категорија возила у одређене централне зоне града, које су од посебног значаја. Применом савремених технологија треба створити услове за контролу приступа и наплату приступа, као мере дестимулације корисника циљаних група возила.

Возила одрђених категорија, као што су теретна и комерцијална возила не сме бити узрок саобраћајне незгоде, у централном градском делу. На овом концепту иницијално треба поставити систем који ће се циљано усмерити да елиминише допринос возила настанку саобраћајних незгода и тежини последица.

4.4 БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Фактор „човек“ у систему безбедности саобраћаја је кључан, јер је препознат као фактор доприноса у преко 95% саобраћајних незгода. Због тога, највећи потенцијал за унапређење безбедности саобраћаја лежи у мерама усмереним на понашање учесника у саобраћају. Да би се успоставио одржив систем безбедности, потребно је постићи опште прихваћено позитивно понашање возача, пешака и бициклиста, које се заснива на знању и позитивним ставовима према правилима и прописима.

Овај приступ наглашава важност образовања и свести међу учесницима у саобраћају како би се смањила стопа незгода и повећала безбедност на путевима. Само кроз заједнички напор и промену понашања можемо створити ефикасан и сигуран саобраћајни систем.

Утицај знања и вештина различитих категорија учесника у саобраћају на безбедност саобраћаја је кључан за разумевање и унапређење безбедности на путевима. Значај знања и вештина учесника у саобраћају не сме се потценити. Развијање програма обуке и едукације за све категорије учесника, као и промоција свести о безбедности, кључно је за смањење ризика од саобраћајних незгода. Ови напори доприносе не само побољшању индивидуалних вештина, већ и укупној безбедности на путевима.

Локална самоуправа Града Крушевца треба да усвоји концепт поделе одговорности и у систему локалних институција препозна надлежности и одговорности, али не само институција већ и конкретних лица. Овакав приступ поделе одговорности треба да буде не правни, већ концептуални уз крајњи циљ да се јасно препозна ко је и за шта задужен у процесу остваривања циљева дефинисаних овом Стратегијом.

У наредном периоду посебну пажњу треба обратити најмлађим учесницима у саобраћају. Потребно је осигурати континуитет мера и проширити област деловања, уз енергичније укључивање образовних институција. Инфраструктура, посебно у зони школа, треба да буде усклађена са потребама и карактеристикама деце учесника у саобраћају.

Родитељи деце, посебно деце до 14 година старости треба да буду усмерени на изградњу позитивних ставова у саобраћају и бољу процену ризика, посебно у присуству деце. Мере кампања и едукација треба усмерити на промену понашања родитеља, прихватање нових савремених модела и стављања безбедности детета у фокус. Овакав приступ потребно је реализовати кроз едукације и кампање, које ће бити координисане са принудом и појачаним активностима саобраћајне полиције.

Млади учесници у саобраћају су склони високим ризицима, теме безбедности саобраћаја им нису у фокусу, али савремено друштво оставља могућност за примену нових канала комуникације са овом старосном категоријом. Потребно је да локална самоуправа уз подршку центра за младе успостави канале на друштвеним мрежама и пласира садржаје који ће индиректно стимулисати и усмеравати младе да се безбедно понашају у саобраћају. Истовремено, младима кроз квалитетнију обуку за стицање возачке дозволе треба пружити подршку да боље разумеју ризике у саобраћају. Локална самоуправа треба да подржи едукативна такмичења младих из домена саобраћаја, треба да покрене локалне компаније које комуницирају са том старосном категоријом и уз њихову подршку изгради план активности који је свеобухватан, а усмерен ка младима у саобраћају.

Учесници у саобраћају старосне категорије 65+ су ризична категорија учесника у саобраћају на територији Града Крушевца. Потребно је извршити анализу локалних специфичности и капацитета како би се препознали канали комуникације са овом специфичном категоријом. Иницијалне активности треба да буду усмерене на изградњу сталног модела за самопроцену физичких могућности ове категорије.

Локална самоуправа треба да се усмери ка периодичној реализацији истраживања индикатора безбедности саобраћаја и ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају, како би се на што бољи начин препознале специфичности локалних учесника у саобраћају и њихова понашања.

4.5 ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Хитне службе које делују након саобраћајне незгоде јесу: полиција, ватрогасно-спасилачке јединице (ВСЈ), преболничка хитна медицинска помоћ (ПХМП) и болничка хитна медицинска помоћ (БХМП).

У читавој републици, у јединицама локалних самоуправа са више од 25.000 становника постоје организоване службе хитне помоћи које по правилу пружају помоћ повређеним у саобраћајним незгодама.

На основу података Министарства здравља, време одзива службе хитне медицинске помоћи креће се у оквирима просека европских земаља (мање од 10 минута). Одзив хитне медицинске помоћи у Крушевцу је у овом просеку. У случају да има настрадалих у саобраћајним незгодама излазак медицинске екипе Хитне медицинске помоћи је приоритетан. Постоје услови за смештај и рехабилитацију настрадалих, а тежи случајеви се транспортују у клинике и болнице у Београду, који се налази на релативно малој удаљености, што је у одређеним ситуацијама од изузетног значаја.

Постоји израз "златни сат" који подразумева да се у првом сату након догађања саобраћајне незгоде може спасити више од 50% лица која имају шансу да буду спасена.

Поред одзива службе хитне медицинске помоћи веома је важно правовремено реаговање и

осталих служби које учествују у спасавању повређених након саобраћајне незгоде и отклањању последица на путу. Под овим пре свих подразумевамо одзив ватрогасно-спасилачких служби и одзив саобраћајне полиције.

Анализирајући рад ових служби у националној Стратегији безбедности саобраћаја идентификовано је да време одзива хитних служби није на прихватљивом нивоу. Зато је важно и неопходно у локалним Акционим плановима који прате Стратегије безбедности саобраћаја предвидети адекватне подактивности које ће допринети да се време одзива хитних служби доведе на прихватљив ниво. Овим се директно утиче на смањење тежине последица повређених у саобраћајним незгодама.

5 КОНЦЕПТ РАЗВОЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ДОПРИНОС РАЗВОЈУ САВРЕМЕНОГ ДРУШТВА

Генерална скупштина Уједињених нација и Светска здравствена организација су проблем страдања у саобраћају сврстале у глобални проблем. У прилог томе, говори чињеница да је у правцу решавања овог проблема, Генерална скупштина Уједињених нација усвојила неколико резолуција о безбедности саобраћаја. Уједињене нације су на скупу одржаном у септембру 2015. године усвојиле резолуцију A/RES/70/1 „Трансформисање нашег света: Агенда за одрживи развој 2030“, као универзалну стратегију за остварење циљева.

Страдање у саобраћају је, пре свега јавни здравствени проблем, а затим и социјални, етички, хумани и економски проблем заједнице. Саобраћајне незгоде, као негативна појава и последица саобраћаја, тичу се сваког човека. У саобраћају, велики број људи смртно страда и бива повређен, а појединци остају трајни инвалиди, што значајно нарушава здравље људи, доприноси смањеном квалитету живота и стварању значајних друштвено-економских трошкова. Проблем безбедности у саобраћају у свету, Европи и код нас, све више захтева мултидисциплинаран приступ, који узима у обзир различите аспекте друштвене заједнице (величину популације, старосну доб, пол, економске и социјалне факторе, и др.).

Мере усмерене ка решавању проблема морају бити адекватно одабране, како би се постигнутим ефектима што више утицало на унапређење стања безбедности саобраћаја. Прописане полицијске контроле, све већа примена информационих технологија у саобраћају (аутоматска детекција саобраћајних прекршаја), мере у домену саобраћајне психологије (кампање, едукације, стручна усавршавања), чија је улога подизање свести учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја, пружају потенцијал за постизање резултата. Охрабривање и подстицање субјеката у области безбедности саобраћаја да спроводе активности и креирају управљив и одржив систем безбедности саобраћаја.

Стратешко деловање представља један од предуслова и неизоставну компоненту за ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја на територији јединице локалне самоуправе.

6 ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Кровни стратешки документ безбедности саобраћаја је Национална стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023 до 2030. године са пратећим Акционим планом за 2023. до 2025. године. Овим документом постављене су смернице за рад локалних тела за безбедност саобраћаја, како би се координисано и усаглашено деловало на постизању заједничких националних циљева. Циљеви дефинисани Националном стратегијом се преносе на локални ниво, пружајући локалним институцијама јасно усмерење у раду. Националном Стратегијом су дефинисани и:

- АМБИЦИЈА, да Република Србија буде међу 10 најбезбеднијих земаља Европе, према вредностима јавног ризика смрти и јавног ризика тешких повреда у друмском саобраћају,
- МИСИЈА, да у Републици Србији буде успостављен систем безбедности друмског саобраћаја који омогућава безбедан приступ и одрживу мобилност свих учесника у

- саобраћају, уз минималне штетне последице и
- ВИЗИЈА, да у Републици Србији друмски саобраћај буде без погинулих и без тешко повређених лица у саобраћају.

Локални стратешки документи (стратегије и акциони планови), требају у потпуности да прате дефинисане циљеве, односно амбицију, мисију и визију из националне стратегије, тако што ће преузети јасно описану улогу у наведеним документима.

Стратешки документи донети на локалном нивоу, треба да обухвате рад на достизању циљева на територији за коју су надлежни, односно појединачно свака локална самоуправа треба да ради на склапању мозаика који чини територија Републике Србије, како би се остварио јединствен циљ дефинисан националном стратегијом.

Доношењем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима за Град Крушевац омогућава се континуитет стратешког управљања безбедношћу саобраћаја (који је сам по себи један од циљева), а који такође служи и за постизање дефинисаних циљева Националном стратегијом.

6.1 ОПШТИ ЦИЉ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Националном стратегијом је дефинисан општи циљ а то је смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године.

Анализом тренутног стања, може се видети да је у последњој, 2023. години у Граду Крушевцу смртно страдало једно лице више у односу на 2019. годину. Изазов у практичном раду је да се формира стабилан опадајући тренд, без осцилација.

Како би се ово осигурало Град Крушевац дефинише циљ:

У Граду Крушевцу број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године.

Показатељи исхода (успешности) за општи циљ за територију града Крушевца су:

година	Погинули	ТПП	ЛТП
2019	13	43	252
2023	14	68	279
2024	12	63	250
2025	11	56	225
2026	10	49	200
2027	9	42	180
2028	8	35	160
2029	7	28	140
2030	6	21	126

Општи циљ ће бити испуњен уколико на територији града Крушевца у 2030. години, у саобраћају, не буде смртно страдалих више од 6, а буде највише 21 лице која су задобила тешке телесне повреде, уз највише 126 лица која су задобила лаке телесне повреде.

6.2 ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ

До достизања дефинисаног општег Националног циља, на нивоу јединице локалне самоуправе, као и на националном нивоу, води достизање пет посебних циљева, који су такође дефинисани

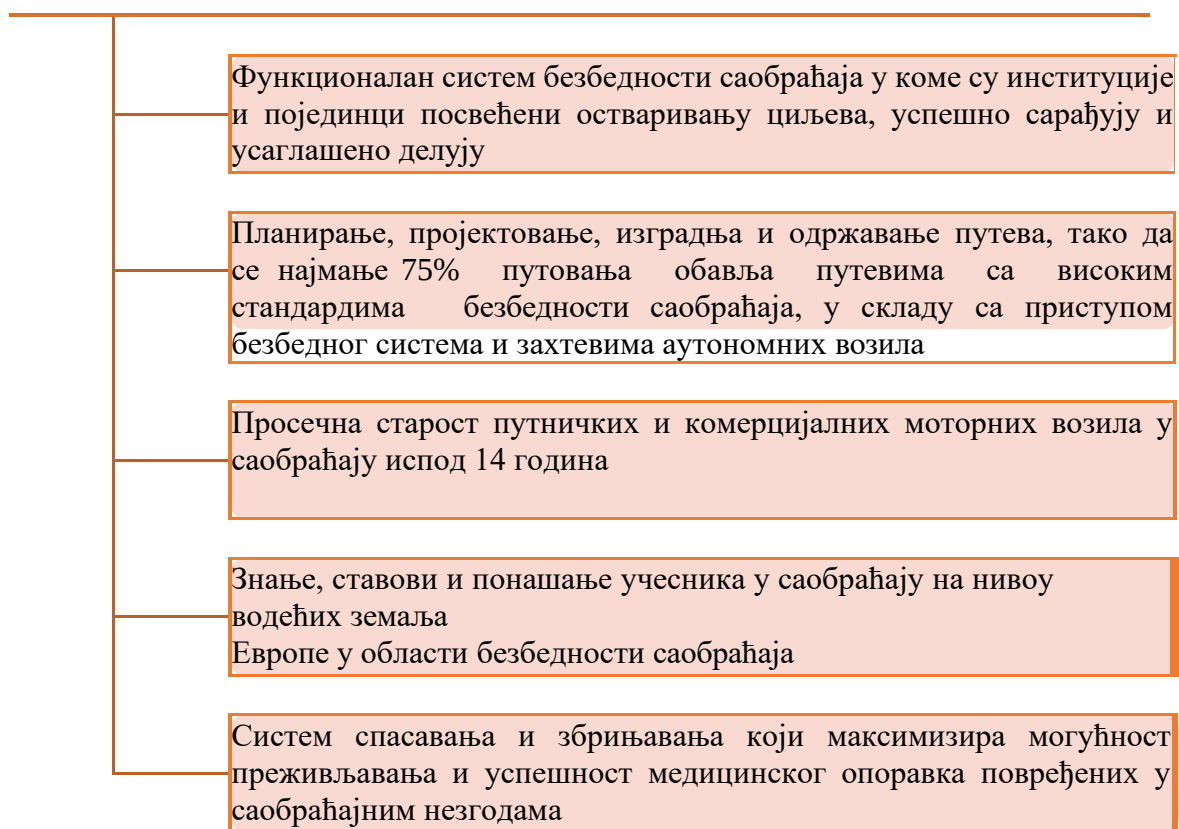
националном стратегијом.

За сваки посебан циљ дефинисани су показатељи (исходи) успешности, а како би се испунили посебни циљеви чиниоци безбедности саобраћаја на локалном нивоу спроводиће:

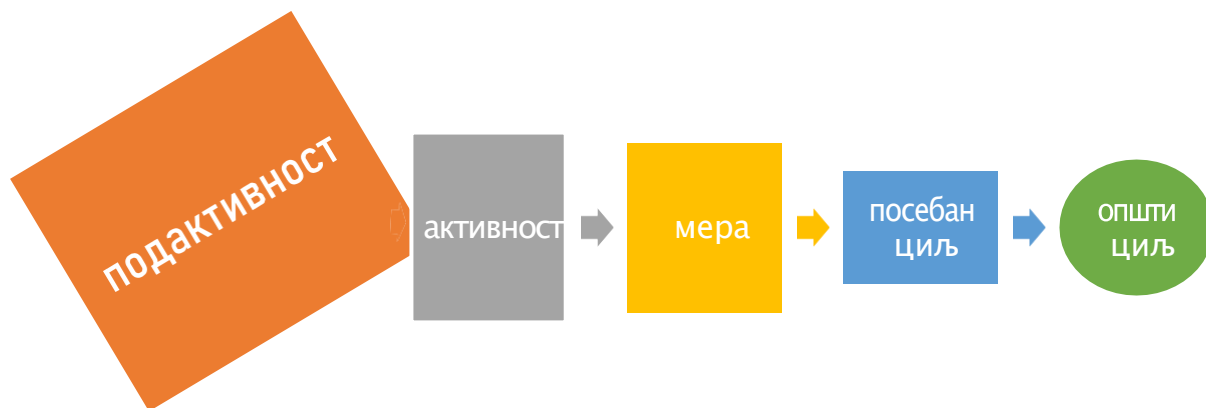
- мере усмерене на унапређење стратешког, правног, финансијског и институционалног оквира, као и
- мере унапређења комуникација, координације и кооперације у области безбедности саобраћаја.

Општи циљ националне стратегије: смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године.

До достизања општег циља води пет посебних циљева, то:



Националном стратегијом и пратећим акционим планом је дефинисан горе описан ОПШТИ ЦИЉ, који је прате ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ и то кроз дефинисане МЕРЕ и АКТИВНОСТИ. Стратегијом безбедности саобраћаја Града Крушевца пратећим акционим планом дефинисане су ПОДАКТИВНОСТИ. Ове подактивности су креиране и примерене за спровођење на локалном нивоу, односно усмерене су ка локалним проблемима безбедности саобраћаја. Подактивности су прилагођене субјектима безбедности саобраћаја који делују на подручју локалних самоуправа и усклађене су са активностима, мерама и циљевима Националне стратегије и плана.



Акционим планом за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на локалном нивоу је одређен низ ПОДАКТИВНОСТИ у оквиру сваке дефинисане АКТИВНОСТИ и припадајуће МЕРЕ, ПОСЕБНОГ и ОПШТЕГ ЦИЉА из Националне Стратегије и Акционог плана. Такође за сваку подактивност дефинисани су: Орган локалних тела који спроводи ПОДАКТИВНОСТ, партнери у спровођењу ПОДАКТИВНОСТИ, извори финансирања и укупна процењена финансијска средства потребна за реализацију сваке појединачне ПОДАКТИВНОСТИ.

Подактивности које су предвиђене Акционим планом реализоваће институције, привредни субјекти, организације цивилног друштва и други, доминантно са локалног нивоа, а уз сарадњу са националним институцијама.

Носиоци активности су одговорни за покретање, праћење и реализацију подактивности. Планирање и благовремено покретање свих субјеката који су укључени у реализацију активности, обезбеђивање предуслова за успешну реализацију, реализовање подактивности, праћење и реализацију као и достављање извештаја о резултатима спроводи носилац активности.

Зависно од врсте подактивности, носилац подактивности може у реализацију, благовремено укључивати друге субјекте и старати се о доброј комуникацији, сарадњи и усаглашеном деловању (унапређивати комуникацију, координацију и кооперацију).

Други субјекти који могу помоћи успешној реализацији мера и активности, учествоваће у реализацији, у складу са својим надлежностима, облашћу деловања и могућностима, а све у циљу што успешније реализације и достизања стратешких циљева безбедности саобраћаја. При томе ће носилац активности и сви укључени субјекти радити у складу са принципима безбедног система и другим принципима на којима се темељи стратегија и акциони план.

Период који је обухваћен стратегијом и пратећим акционим планом усмерен је на развој система безбедности саобраћаја јединице локалне самоуправе, деловање кроз системске мере и координацију свих кључних институција безбедности саобраћаја.

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима града Крушевца је усмерена на националну стратегију и на њене циљеве и изазове, а манифестована кроз конкретне подактивности које треба реализовати.

7 НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Предметна Стратегија безбедности саобраћаја за Град Крушевац, као и национална стратегија прати следеће принципе :

- Принцип, Поштовања међународних стандарда и докумената Град Крушевца подржава све релевантне међународне стандарде у области безбедности саобраћаја, те настоји да обезбеди безбедно саобраћајно окружење у складу са светским достигнућима.

- Принцип, Нити смрт, нити тешке телесне повреде у виду инвалидитета нису прихватљиви у саобраћају на територији града Крушевца, јер ниједан облик саобраћаја не оправдава губитак живота или здравља.
- Принцип, Људски је грешити, у саобраћају је природно да људи праве грешке. Због тога, систем безбедности у граду мора да узме у обзир ову реалност и буде спреман да одговори на изазове које доносе грешке учесника.
- Принцип, Постоји граница људске толеранције на силу.
- Принцип, Подељене одговорности. Безбедност саобраћаја је одговорност и локалних власти, као креатора сигурног система, и грађана као учесника који треба да поштују саобраћајне прописе.
- Принцип, Проширене одговорности Осим правне одговорности, град ће редовно разматрати стручну, моралну и политичку одговорност у области безбедности саобраћаја.
- Принцип, Систем треба да опрашта грешке. У случају грешке једног елемента система, град ће настојати да се спречи смрт или тешка повреда кроз интервенцију других делова система.
- Принцип, Превентивног деловања. Град Крушевца ће у континуитету спроводити превентивне мере, укључујући редовну анализу и смањење ризика, како би се унапредила безбедност саобраћаја.
- Принцип, Безбедности саобраћаја заснована на подацима. У граду Крушевцу ће се прикупљати, анализирати и користити подаци о саобраћајним незгодама и понашању учесника како би се утврдиле најбоље мере за унапређење безбедности.
- Принцип, Безбедност саобраћаја заснована на науци. Град ће обезбедити трансфер и примену знања и најбољих пракси из безбедности саобраћаја, како би се повећала ефикасност мера и активности у локалној средини.
- Принцип, Редовне комуникације. Град Крушевац ће установити редовне канале комуникације између свих надлежних институција у циљу боље сарадње и усклађености у спровођењу мера безбедности.
- Принцип, Вертикална и хоризонтална координација (усаглашавање). Град ће обезбедити хоризонталну координацију на нивоу локалних институција, као и вертикалну координацију са републичким институцијама у циљу ефикасног спровођења мера безбедности.
- Принцип, Кооперације (сарадње) између субјеката безбедности саобраћаја. У Крушевцу ће тесно сарађивати и координисати активности у циљу постизања безбедног и ефикасног саобраћајног окружења уз оптимално коришћење ресурса.

8 НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Најзначајнији субјекти, односно носиоци активности у систему безбедности саобраћаја на територији града Крушевца су:

- Скупштина града Крушевца,
- Градоначелник града Крушевца,
- Градско веће града Крушевца,
- Савет за координацију послова безбедност саобраћаја града Крушевца,
- Градска управа града Крушевца,
- Управљач општинских путева и улица,
- Саобраћајна полиција,
- Ватрогасна јединица, хитна помоћ, дом здравља,
- Установе образовања и васпитања,

- Правна лица за вршење техничких прегледа,
- Транспортне компаније,
- Невладине организације и удружења грађана,
- Средства јавног информисања, итд.

Скупштина је највиши орган ЈЛС који врши основне функције локалне власти, утврђене Уставом, законом и подзаконским актима. Скупштина града Крушевца уређује нормативно - правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедности саобраћаја. Скупштина града најмање два пута годишње, на својим редовним седницама, разматра Извештај о стању безбедности саобраћаја и резултате спроведених активности које припрема локални Савет за координацију послова безбедности саобраћаја. Такође унапређује правне акте из своје надлежности као и стратешке и планске документе који имају додира са безбедношћу саобраћаја.

Градоначелник је извршни орган Града, има широк спектар надлежности, као и веома значајну улогу у безбедности саобраћаја јер само уз његову подршку је могуће спровести адекватне мере и активности у области саобраћаја.

Градско веће је такође извршни орган и, између осталих својих многобројних надлежности, формира Савет за координацију послова безбедности саобраћаја, именује председника и чланове и најмање два пута годишње подноси Скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на територији ЈЛС, који је дужно да учини доступним јавности. Градско веће града Крушевца има задатак и одговорност да створи и унапређује услове за безбедност свих грађана у саобраћају на путевима. У систему управљања безбедношћу саобраћаја Градско веће има најзначајнију улогу као орган који утврђује политику безбедности саобраћаја и спроводи мере из области безбедности саобраћаја на локалном нивоу.

Савет за координацију послова безбедности саобраћаја је стручно радно тело ЈЛС, које обавља послове из области безбедности саобраћаја на путевима, из надлежности, односно јединице локалне самоуправе. Савет чине представници органа, организација, институција, невладиног сектора и других субјеката који делују у систему безбедности саобраћаја на путевима на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, а нарочито у областима финансија, јавних набавки, безбедности саобраћаја на путевима, комуналних и инспекцијских послова, правосуђа, здравства, школског и предшколског васпитања и образовања, медија и управљања путевима.

Савет предлаже Стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на својој територији у складу са Националном стратегијом и Националним планом Републике Србије, предлаже Градском већу годишњи Програм расподеле новчаних средстава намењених за финансирање унапређења безбедности саобраћаја и припрема Извештај о стању безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама најмање двапут годишње за потребе Градског већа.

Савет такође разматра питања из области безбедности саобраћаја, предлаже мере за унапређење безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама, даје мишљење о предлозима одлука и другим актима којима се уређује безбедност саобраћаја, сарађује са републичким, регионалним и локалним телима та безбедност саобраћаја, остварује и подстиче координацију и сарадњу локалних органа и других субјеката у безбедности саобраћаја, даје мишљење и подстиче активност на саобраћајном васпитању и образовању грађана, врши и друге послове од интереса за безбедност саобраћаја на путевима.

Градска управа обавља из области саобраћаја, управне послове пре свега у складу са важећим Законом о безбедности саобраћаја на путевима, техничко регулисање на општинским путевима и улицама на територији јединице локалне самоуправе али и обавља административно-техничке послове за потребе Савета за координацију послова безбедности саобраћаја.

Управљач пута, надлежности управљача пута односе на: издавање услова за израду техничке документације за изградњу и реконструкцију саобраћајног прикључка на јавни пут и доношење решења инвеститору о испуњености издатих услова; издавање услова за израду техничке документације, односно за постављање линијског инфраструктурног објекта на јавном путу и

заштитном појасу јавног пута и доношење решења инвеститору о испуњености издатих услова; издавање сагласности за одржавање спортске и друге приредбе на јавном путу; издавање дозволе за обављање ванредног превоза на јавном путу, издавање дозволе за прекомерно коришћење јавног пута; издавање одобрења за постављање рекламних табли и паноа, издавање одобрења за постављање уређаја за обавештавање или оглашавање на јавном путу; издавање сагласности за преусмеравање саобраћаја на јавни пут у случају обављања радова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавног пута.

Саобраћајна полиција је субјект безбедности саобраћаја доминантно препознат као носилац активности на локалном нивоу у области безбедности саобраћаја и надлежности саобраћајне полиције су јасно дефинисане Законом о безбедности саобраћаја на путевима.

Најважнији послови саобраћајне полиције су:

- Непосредна контрола и интервентно регулисање саобраћаја;
- Управни послови безбедности саобраћаја;
- Праћење и унапређење прописа у безбедности саобраћаја;
- Обрада и расветљавање саобраћајних прекршаја и саобраћајних незгода;
- Инспекцијско технички послови безбедности саобраћаја;
- Превентивно пропагандни послови безбедности саобраћаја;
- Остали послови безбедности саобраћаја.

Здравствене установе учествују у сталном праћењу здравственог стања возача, врше збрињавање и лечење повређених у саобраћајним незгодама, врше анализе крви и других телесних течности на присуство алкохола и психоактивних супстанци и обављају друге активности у складу са законом.

Установе образовања и васпитања, представљају један од најзначајнијих субјеката који доприноси унапређењу знања, ставова, вештина и понашања учесника у саобраћају. Образовање и васпитање генерација о исправном понашању у саобраћају је кључна улога ових институција а ефекти оваквих активности су трајног карактера.

Невладине организације и удружења грађана (невладине и стручне организације) окупљају грађане и правна лица ради организованог деловања у систему безбедности саобраћаја са циљем унапређења безбедности саобраћаја. Удружења могу да имају улогу корективног фактора према органима и осталим субјектима у систему управљања безбедношћу саобраћаја тако што јавно критикују рад субјеката безбедности саобраћаја и указују на пропусте и недостатке. Могу спроводити и конкретне мере ради унапређења безбедности саобраћаја.

Средства јавног информисања - Медији имају изузетно важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења. С обзиром на распрострањеност и доступност, медији омогућавају примену превентивно-пропагандних мера према најширој популацији. На основу досадашњег искуства примењено је да су медији у Републици Србији знатно утицали на смањење броја погинулих учесника у саобраћају.

Привреда би требало да препозна свој интерес у унапређивању безбедности саобраћаја а посебно директно заинтересовани привредни субјекти. Спровођење стратешких докумената о безбедности саобраћаја на нивоу привредних субјеката доприноси унапређењу укупне безбедности саобраћаја.

Сви други наведени субјекти безбедности саобраћаја имају своју одговарајућу улогу у процесу унапређења безбедности саобраћаја. У складу са националном Стратегијом, „сваки субјект безбедности саобраћаја треба да дефинише циљеве у оквиру свог делокруга послова, као и показатеље достизања циљева“.

За успешно управљање саобраћајем и безбедношћу саобраћаја, мора постојати подршка и сарадња свих субјеката који су надлежни за област саобраћаја, на националном нивоу, пре свега министарства надлежног за послове саобраћаја, полиције, Агенције за безбедност саобраћаја, ЈП „Путеви Србије“, као и осталих субјеката укључених у спровођење мера и активности на унапређењу безбедности саобраћаја дефинисаних стратегијом и другим правним, стратешким и планским документима, на локалном нивоу.

Рад локалног савета за безбедност саобраћаја, надлежних инспекцијских и других градских органа, као и постојање локалног фонда за саобраћаја, од суштинског су значаја за спровођење стратегије безбедности саобраћаја. У том циљу, потребно је континуирано јачање постојећих институционалних капацитета, као и увођење нових, како би се допринело већем нивоу безбедности саобраћаја на територији ЈЛС.

Препознати све чиниоце безбедности саобраћаја на локалу, као директне и непосредне чиниоце локалног система безбедности саобраћаја, али и на доследан начин препознати и описати и друге националне и/или међународне чиниоце који својим деловањем доприносе унапређењу система безбедности саобраћаја у оквиру предметне локалне самоуправе.

9 СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА

Праћење стања безбедности саобраћаја је важан сегмент управљања безбедношћу саобраћаја. Предуслов за управљање безбедношћу саобраћаја на оптималан и одржив начин је константно анализирање постојећег стања, дефинисање жељеног стања и предузимање оптималних управљачких мера и активности које ће постојеће стање што више приближити жељеном. Поред праћење постојећег стања као важан део иде и извештавање о стању безбедности саобраћаја, које је као обавеза препознато и у Закону о безбедности саобраћаја на путевима.

Важећим Правилником о раду савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима дефинисана је обавезе Савета да прати стање безбедности саобраћаја, односно да континуирано анализира стање безбедности саобраћаја, анализира показатеље безбедности саобраћаја (индикаторе) и ставове учесника у саобраћају на подручју јединице локалне самоуправе и на седницама савета предлаже одређене мере и активности. Приликом предлагања мера и активности, чланови савета треба да препознају угрожене категорије учесника у саобраћају и активности усмере на унапређење безбедности најугроженијих категорија учесника у саобраћају. Савет треба да сагледава и оцењује проблеме безбедности саобраћаја са прецизним одређивањем надлежности субјеката који делују у систему безбедности саобраћаја на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе.

Истим Правилником је прописано и извештавање о стању безбедности саобраћаја на путевима, као саставном делу праћења стања безбедности саобраћаја на путевима на подручју јединице локалне самоуправе.

Савет за безбедност саобраћаја подноси извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима надлежном органу најмање два пута годишње. Законом о безбедности саобраћаја на путевима је дефинисано да надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе, подноси скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на својој територији најмање двапут годишње.

Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима треба да укаже на тренутно стање безбедности саобраћаја на подручју јединице локалне самоуправе са јасно издвојеним проблемима, најважнијим реализованим активностима и активностима које је потребно реализовати у наредном периоду са циљем унапређења безбедности саобраћаја на путевима.

Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима треба да садржи следеће делове, односно податке:

- уводни део, са кратким описом стања безбедности саобраћаја на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе,
- поређење стања безбедности саобраћаја на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе са истим периодом у претходних пет година (број саобраћајних незгода, последице саобраћајних незгода, односно број тешких телесних повреда, лакших телесних повреда и погинулих лица, вредности јавног и саобраћајног ризика, процентуална угроженост категорија учесника у саобраћају и сл.),
- основне показатеље стања безбедности саобраћаја: најугроженије категорије учесника у саобраћају (пешаци, бициклисти, путници и возачи аутомобила и сл.), расподелу саобраћајних незгода по месецима, данима и часовима, просторну расподелу саобраћајних незгода у односу на државне путеве и улице, као и просторну анализу у

- односу на конкретне деонице и улице где се догађају саобраћајне незгоде,
- кратак извештај о последњим доступним подацима о понашању учесника у саобраћају на подручју јединице локалне самоуправе, односно полицијске управе,
 - праћење достизања претходно дефинисаних циљева (циљеви у складу са стратегијом безбедности саобраћаја јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, односно националном стратегијом уколико друга није донета),
 - кратак преглед најважнијих активности и мера које су предузете у претходном периоду са прегледом утрошених финансијских средстава и активности које је потребно реализовати у будућем периоду са циљем унапређења безбедности саобраћаја на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе,
 - закључни део са сумирањем најважнијих проблема у безбедности саобраћаја на путевима.

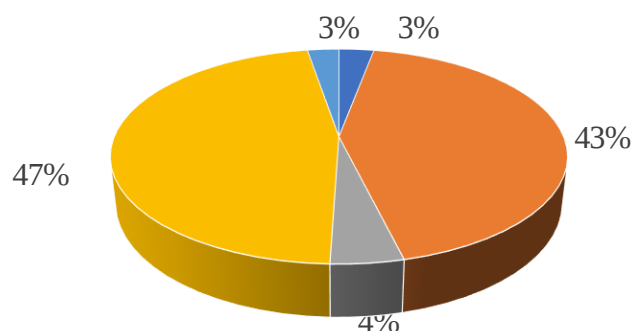
Савет поред праћење стања безбедности саобраћаја припрема и Извештај о реализацији планираних активности. Овај извештај садржи податке о спроведеним мерама и активностима, као и утрошку финансијских средстава за реализацију истих у оквиру кључних области рада дефинисаних Програмом.

10 ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

На основу доступних података, а у складу са позитивном правном регулативом извршена је процена расположивих финансијских средстава која су неопходна за реализацију мера и активности дефинисаних акционим планом.

У табели је приказан распоред финансијских средстава према стубовима деловања, односно према посебним циљевима Стратегије Града Крушевца. Укупна процењена вредност финансијских средстава за овај трогодишњи период је 278.500.000 динара.

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА посебни циљеви:	ГОДИНА			УКУПНО
	2025	2026	2027	
ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	1.5	3.6	3.1	8.2
БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ	9.8	54.3	56.3	120.4
БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	0.5	5.8	5.8	12.1
БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	24.8	53.6	52	130.4
АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	2.4	2.6	2.4	7.4
УКУПНО	39	119.9	119.6	278.5



- СТУБ 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА
- СТУБ 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ
- СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА
- СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ
- СТУБ 5. АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Слика 26 Расподела финансијских средстава потребних за спровођење Стратегије, према посебним циљевима у %

11 ЗАВРШНА ОДРЕДБА И ПРОЦЕС ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ

Чланом 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023), дефинисано је да Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Акционим планом.

Доношењем СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2023 ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ ЗА 2023. ДО 2025. ГОДИНЕ са пратећим Акционим планом за прве три године спровођења Стратегије, стекли су се услови за доношење стратегија и годишњих планова безбедности саобраћаја на путевима на подручјима свих јединица локалних самоуправа у Републици Србији.

12. АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

Даље активности на спровођењу Стратегије односно дефинисање конкретних мера, носилаца активности, рокова за реализацију активности и потребних средстава и сл. ближе су одређене Акционим планом за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима на територији града Крушевца за период од 2025. до 2027. године који је саставни део ове Стратегије.

13. ЗАВРШНИ ДЕО

Ову Стратегију и Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима на територији града Крушевца за период од 2025. до 2027. године објавити у Службеном листу града Крушевца.